Cuadernos

Historia 16

250 PTAS



Los viajes de Colón

Luis Arranz Márquez

57

Cuadernos
Historia 16

Plan de la Obra

1. La Segunda República Española • 2. La Palestina de Jesús • 3. El Califato de Córdoba • 4. El Siglo de Oro, 1 • 5. El Siglo de Oro, 2 • 6. Faraones y pirámides • 7. La Castilla del Cid • 8. La Revolución Industrial • 9. Felipe II • 10. La medicina en la Antigüedad • 11. Los Reyes Católicos • 12. La mujer medieval • 13. La Revolución Francesa, 1 • 14. La Revolución Francesa, 2 • 15. La Revolución Francesa, 3 • 16. El Egipto de Ramsés II • 17. La invasión árabe de España • 18. Los Mayas • 19. Carlos V • 20. La guerra de la Independencia, 1 • La guerra de la Independencia, 2 • 22. La Hispania romana • 23. Vida cotidiana en la Edad Media • 24. El Renacimiento • 25. La Revolución Rusa • 26. Los fenicios • 27. La Mezquita de Córdoba • 28. La Reforma en Europa • 29. Napoleón Bonaparte, 1 • 30. Napoleón Bonaparte, 2 • 31. Los iberos • 32. Recaredo y su época • 33. Los campesinos del siglo XVI • 34. La Inglaterra victoriana • 35. El Neolítico • 36. Los Aztecas • 37. La Inglaterra isabelina • 38. La II Guerra Mundial, 1 • 39. La II Guerra Mundial, 2 • 40. La II Guerra Mundial, 3 • 41. Tartessos • 42. Los campesinos medievales • 43. Enrique VIII • 44. La España de José Bonaparte • 45. Altamira • 46. La Unión Europea • 47. Los reinos de taifas • 48. La Inquisición en España • 49 Vida cotidiana en Roma, 1 • 50. Vida cotidiana en Roma, 2 • 51. La España de Franco • 52. Los Incas • 53. Los comuneros • 54. La España de Isabel II • 55. Ampurias • 56. Los almorávides • 57. Los viajes de Colón • 58. El cristianismo en Roma • 59. Los pronunciamientos • 60. Carlomagno, 1 • 61. Carlomagno, 2 • 62. La Florencia de los Médicis • 63. La Primera República Española • 64. Los sacerdotes egipcios • 65. Los almohades • 66. La Mesta • 67. La España de Primo de Rivera • 68. Pericles y su época • 69. El cisma de Aviñón • 70. El Reino nazarita • 71. La España de Carlos III • 72. El Egipto ptolemaico • 73. Alfonso XIII y su época • 74. La flota de Indias • 75. La Alhambra • 76. La Rusia de Pedro el Grande • 77. Mérida • 78. Los Templarios • 79. Velázquez • 80. La ruta de la seda • 81. La España de Alfonso X el Sabio • 82. La Rusia de Catalina II • 83. Los virreinatos americanos • 84. La agricultura romana • 85. La Generación del 98 • 86. El fin del mundo comunista • 87. El Camino de Santiago • 88. Descubrimientos y descubridores • 89. Los asirios • 90. La Guerra Civil española • 91. La Hansa • 92. Ciencia musulmana en España • 93. Luis XIV y su época • 94. Mitos y ritos en Grecia • 95. La Europa de 1848 • 96. La guerra de los Treinta Años • 97. Los moriscos • 98. La Inglaterra de Cromwell • 99. La expulsión de los judíos • 100. La revolución informática.

Rufino González, 34 bis
28037 Madrid. Tel. 304 65 75

ISBN: 84-7679-286-7 (Fascículos)
ISBN: 84-7679-287-5 (Obra completa)
Depósito legal: M-29312-1996

Distribución en quioscos: SGEL
Suscripciones: Historia 16. Calle Rufino González, 34 bis
28037 Madrid. Tel. 304 65 75

Fotocomposición y fotomecánica: Amoretti S.F., S.L.
Impresión: Graficinco, S.A.
Encuadernación: Mavicam
Printed in Spain - Impreso en España

Precio para Canarias, Ceuta y Melilla: 275 ptas., sin IVA, incluidos gastos de transporte.

Historia 16

Indice



En portada, la llegada de Colón a América según una ilustración contemporánea (del libro *Grandes Viajes*, de Theodore de Bry). Izquierda, retrato de Cristóbal Colón (por Alipando de Caprioli)



Colón llega a La Rábida
(por Benito Mercadé y Fábregas,
Museo de Arte de Gerona, cedido por el Museo del Prado)

Los viajes de Colón

Luis Arranz Márquez
Catedrático de Historia Moderna de E.U., Universidad Complutense

Sobre Colón se ha escrito y hasta dudado de casi todo, mas en algo hay coincidencia general: fue un gran navegante y su obra descubridora, traducida en cuatro viajes o navegaciones, cambió la faz del mundo conocido. Con su experiencia de nauta adelantado ayudó a ensanchar los conocimientos geográficos, a arrinconar miedos y leyendas, a deshacer supersticiones de todo tipo que atenazaban los ánimos más esforzados, a rectificar a sabios antiguos y medievales, y, en suma, a abrir de par en par el portón de la modernidad que otros pronto continuaron y completaron.

El saber teórico anterior

Antes de que el descubridor de América viera la luz de este mundo en 1451, era cosa unánimemente aceptada, desde el punto de vista académico, que la *tierra era esférica.* Tal creencia no sólo no admitía discusión entre expertos, sino ni tan siquiera entre simples aficionados a la geografía, cosmografía o astronomía. Sin embargo, en lo tocante a la configuración del globo terráqueo, a la distribución de tierras y mares, a las dimensiones de océanos y continentes, a la habitabilidad o no de algunas zonas, a la fantasía literaria de los antípodas, de ciertos lugares bíblicos o de islas misteriosas sembradas en el océano desconocido existían no pocas discrepancias agrandadas con el paso del tiempo y los avances náuticos.

La teoría se confirma o rectifica con la práctica. Y en este sentido, el siglo XV y la época de los grandes descubrimientos geográficos de portugueses y españoles significaron una conjunción armoniosa entre lo que se sabía o creía y la experiencia de unos hombres temerarios llamados descubridores.

Cuando todo iba viento en popa y Occidente empezaba a ilusionarse con ese señuelo de riqueza que era el Catay o Cipango, cuando la vida europea se había acostumbrado a las especias y algunos también a la seda, a las perlas y a otros productos exóticos del lejano Oriente, cuando las caravanas que portaban esos productos —caros, muy caros, eso sí— llegaban con regularidad y los mercaderes, aventureros y misioneros saboreaban las ventajas de la *pax mongólica* con unas facilidades de tránsito y actuación nunca vistas, cuando algún nostálgico de las Cruzadas se figuraba al Preste Juan ya cristiano y a los mongoles bautizándose en masa, cuando todos se las prometían muy felices sucedió la crisis y disolución del Imperio mongol en 1368. La nueva dinastía china Ming cerró sus fronteras a todo lo extranjero, mientras los tártaros, a lomos de sus caballos, se revolvían en plena desintegración y anarquía llevando la inseguridad a tráficos y personas.

El intento de Tamerlán de reconstruir el Imperio que fundara Gengis Jan, y en parte logrado al reunificar bajo su mando desde Rusia a Persia y Turquía, terminó con su muerte en 1405. A partir de esos momentos, los turcos, esos fanáticos guerreros seminómadas que representaban el renacer ofensivo del Islam, se apoderaron del cercano Oriente cerrando aún más la comunicación entre Asia y Europa. La caída de Constantinopla en 1453 tuvo repercusiones inmediatas en todos los campos. En el plano económico demostró lo inestable y costoso que era para el comercio cristiano depender de una sola ruta en los intercambios con Oriente.

Donde una puerta se cierra otra se abre, cantan en Castilla. Y en lo tocante a la tarea de descubrir, la frase tiene pleno sentido. Los portugueses fueron los primeros y optaron, de la mano de Enrique el Navegante, por la ruta de costear Africa con la esperanza de encontrar un paso al sur que comunicara el Océano con el mar Indico y con la India.

La tradición clásica y cristiana

Hasta bien entrado el siglo XV, la autoridad científica de los antiguos griegos y romanos era prácticamente incontestable en casi todas las ramas del saber. Excepto en materia religiosa, era tanta la reputación de superioridad adquirida que pocos se atrevían a rectificar sus obras. Si acaso, las adaptaban o comentaban y alguna vez las completaban. Este respeto ciego fue también durante mucho tiempo una barrera para el progreso de la ciencia.

Un ejemplo singular de lo dicho fue el caso de Claudio Tolomedo (siglo II d. C.). Heredero de la avanzada escuela de Alejandría y el mejor recopilador de los conocimientos geográficos, de cosmografía y astronómicos griegos (Eratóstenes, Hiparco, Marino de Tiro y Estrabón), escribió —entre otras— dos obras de gran trascendencia posterior: un tratado de Astronomía, el *Almagesto* árabe, que llegaría al mundo cristiano a través de una traducción hecha en Toledo y conformó la concepción que se tuvo del universo hasta Copérnico. La gran popularidad y difusión de esta obra parte al extracto hecho por Sacroibosco a mediados del siglo XIII en su obra *De Sphaera Mundi.*

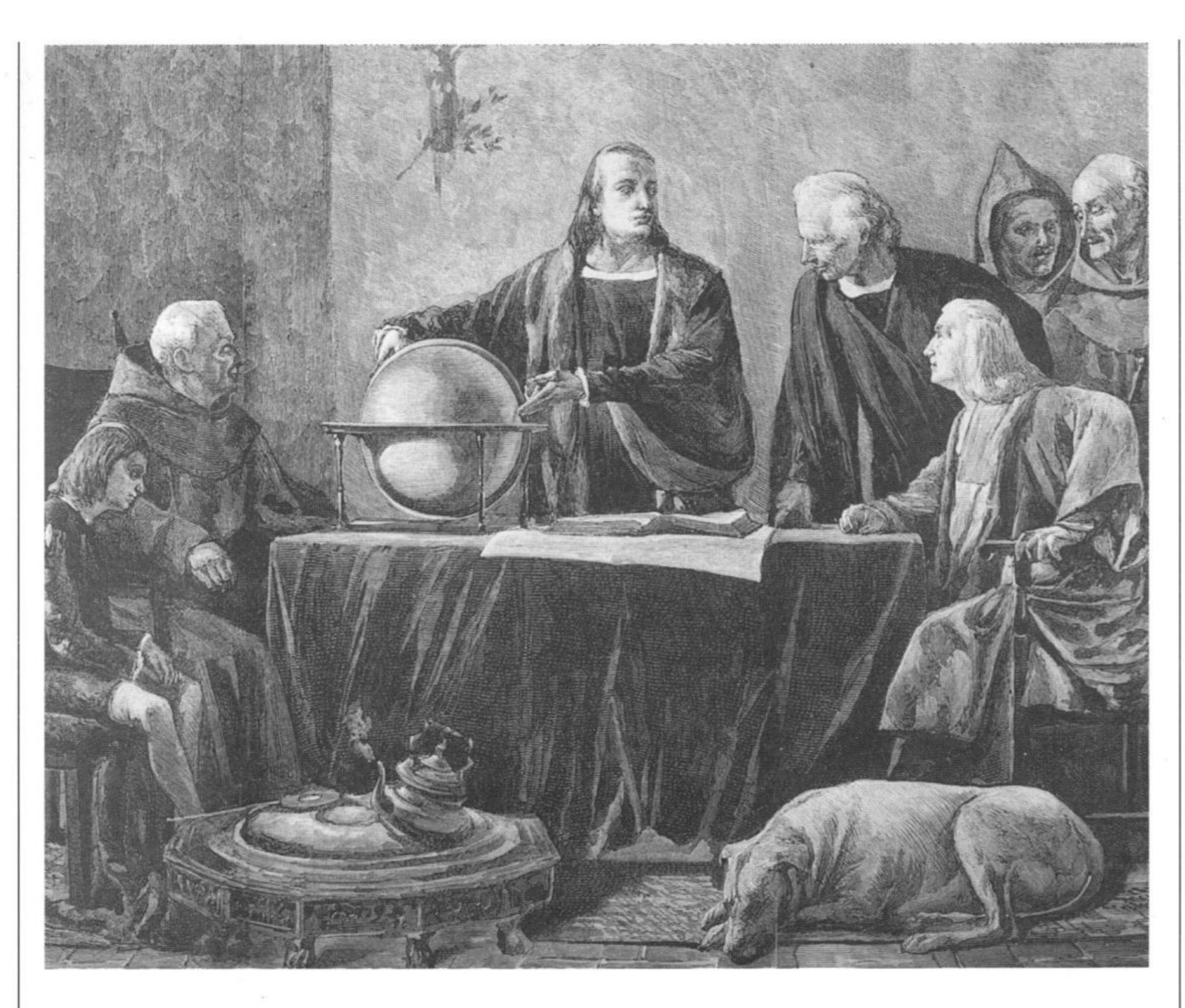
La otra gran obra de Tolomeo fue su *Geografía,* llegada a Europa a través de una traducción directa del griego al latín hecha en 1406. En esta obra se contenían algunos errores de cálculo de enorme trascendencia. Ptolomeo aceptó de sus antecesores que la circunferencia de la tierra se dividía en 360 grados, pero asignaba al grado unas medidas inferiores a las reales, produciendo un achicamiento de la tierra de mas de una cuarta parte (de los 29.000 km de Tolomeo a los 40.000 reales). Además, cometió el error de prolongar Asia en dirección Este mucho más de sus dimensiones reales, asignando al mundo conocido y habitado desde Canarias al Extremo Oriente 180 grados en lugar de los 130 grados reales. Con esto reducía sustancialmente la extensión de las partes desconocidas del mundo entre el extremo Este de Asia y la parte más occidental de Europa. Para Tolomeo, Africa no era tiera abierta por el Sur, sino que enlazaba con una *terra incógnita* meridional que se unía con la asiática, convirtiendo el océano Indico en un mar cerrado. Sugería también que la zona tórrida era inhabitable.

Durante el siglo XV, la geografía de Tolomeo resurge con fuerza y prepara a Europa para explorar el mundo. Gran divulgador y recopilador de la obra del geógrafo clásico fue Eneas Silvio Piccolomini, después papa Pío II. En su obra *Historia rerum ubique gestarum* recoge su herencia sin que falte ya un gran espíritu crítico. Sostenía que Africa podía circunnavegarse, creencia que a mediados del siglo XV era muy aceptada.

Los geógrafos cristianos, sobre todo de la Alta Edad Media, olvidaron a Tolomeo y adaptaron la geografía a la Biblia. Representaban los mapamundos con su Jerusalén en el centro y los continentes de forma simétrica.

Bajo el condicionante de la fe, los geógrafos cristianos se sintieron en la obligación de localizar en un mapa cada uno de los parajes bíblicos que aparecían en las Sagradas Escrituras. Obsesión preferente sería poder encontrarle sitio real al Paraíso Terrenal y sus alrededores, a Tarsis, al Ofir, al reino de Saba, etcétera. Para no defraudar a nadie, los que de estos escribían apuntaban el Extremo Oriente, siempre tan impreciso como lejano, y que era tanto como no decir nada; o, si se prefiere, era una manera de alimentar la esperanza del creyente, pero nada más.

Igualmente sugestivo resultaba para el cristiano medieval el peligro que, según pasajes de la Biblia, llegaría un día procedente de las tierras de Gog y Magog. Si se localizaba el Paraíso en el Extremo Oriente, a estos posibles invasores bárbaros se los situaba en el extremo norte. Para algunos estudiosos era evidente que cuanto más se avanzara en el conocimiento de la geografía mejor se podría localizar y, con ello, prevenir una amenaza que se sentía muy próxima.



Colón plantea sus teorías sobre la ruta del oeste para alcanzar las Indias a los frailes de La Rábida (por Felipe Massó, *La Ilustración Española y Americana*)

Castilla por su parte, por la iniciativa de Colón, propondrá después la vía de poniente, una ruta nueva de verdad, más arriesgada e incomparablemente mucho más incierta a los ojos de todos.

Empresa por empresa, la de Africa, aun teniendo que contradecir a Ptolomeo, ganaba partidarios a medida que avanzaba el siglo. El famoso planisferio de Fra Mauro, realizado en 1459, reflejaba cartográficamente que Africa, reducida a una gran península, podía circunnavegarse. Este y otros mapamundos de la época debían recoger ya algunos informes o sugerencias de última hora, como la del mercader veneciano Nicolo de Conti, protagonista entre 1419 y 1444 de una fantástica aventura por el extremo Oriente y el mar Indico, que relata por escrito.

En 1488, Bartolomé Díaz doblaba el cabo de Buena Esperanza, demostrando que Ptolomeo estaba equivocado. Y para cerrar el siglo, Vasco de Gama culminaba en Calcuta el sueño portugués de llegar a la India. Rectificar los errores geográficos al otro lado del Océano por la vía de Poniente era un privilegio reservado a un hombre llamado Cristóbal Colón.

Colón y la empresa de las Indias

Nació en una modesta familia de laneros y tejedores afincada en la mercantil y muy marinera ciudad de Génova allá por el año 1451. Otros dicen que era mallorquín, catalán... y que tenía sangre judía en sus venas. Fueron sus padres Doménico Colombo y Susana Fontanarrosa —nombre éste con sabor judaico—. Y de los cinco hijos habidos en ese matrimonio Cristóbal y Bartolomé Colombo o Colón tuvieron pronto vocación marinera. El ambiente genovés sin duda fomentaba esa inclinación.

Era Génova una república italiana

que respiraba mar por doquier. Su riqueza y dominio, la gran potencia que llegó a ser se apoyaba en un puerto y en una flota siempre activos. El comercio y la guerra como medio de defender o ampliar sus actividades mercantiles frente a rivales de la talla de Venecia o Aragón fue el pan de cada día para todo genovés. Cualquier muchacho en tales circunstancias, y más si el hambre o la posición social presionaban, soñaría con hacer carrera en el mar.

De muy pequeña edad entré en la mar navegando, e lo he continuado fasta hoy... Ya pasan de cuarenta años que yo voy en este uso. Todo lo que fasta hoy se navega, todo lo he andado. Son palabras ciertas de Colón escritas en 1501.

Su escuela y su universidad fueron las galeras genovesas surcando el Mediterráneo en todas direcciones. Primero como grumete, como marinero a partir de los quince o dieciséis años, y entre los veinte-veintidós con responsabilidad de mando en barco.

Según soplaran los vientos de la paz, la guerra o la necesidad, se le puede ver frecuentando las principales rutas mercantiles desde la Península Ibérica hasta la isla de Quíos, en el mar Egeo, al servicio de reputadas firmas comerciales genovesas.

También se le puede ver ocupado en algún lance bélico como el que enfrentaba a Renato de Anjou con el rey de Aragón por la sucesión a la Corona de Nápoles. Su participación fue tan señalada que en el asedio de Barcelona por los de Anjou (1472) se le encargó capturar la galera aragonesa *Fernandina,* que se encontraba en Túnez. Y su capacidad como navegante (a sus veintidós años) era ya tan destacada que, ante la negativa de la tripulación a cumplir la orden por el riesgo que ello entrañaba, engañó a todos durante la noche modificando el rumbo de la aguja, de forma que a la mañana siguiente *nos hallamos dentro del cabo de Cartagena, estando todos en concepto firme de que íbamos a Marsella.* Pocos hechos tan expresivos como éste de la personalidad colombina.

Por último, no se descarta, ni muchísimo menos, que, entre las actividades de estos años, ejerciera de corsario al amparo de tantos conflictos y guerras entre vecinos. Era ésta una actividad reconocida hasta en los tratados internacionales, y muy lucrativa.

En el Mediterráneo aprendió a ser hombre práctico, autodidacta, gran observador de vientos y corrientes, de tierras y costas; buen conocedor de las técnicas marineras al uso y siempre diligente en su trabajo. Pero el navegante que soñara con descubrir una nueva ruta para llegar a las Indias, nació en el Atlántico, de la mano y experiencias portuguesas.

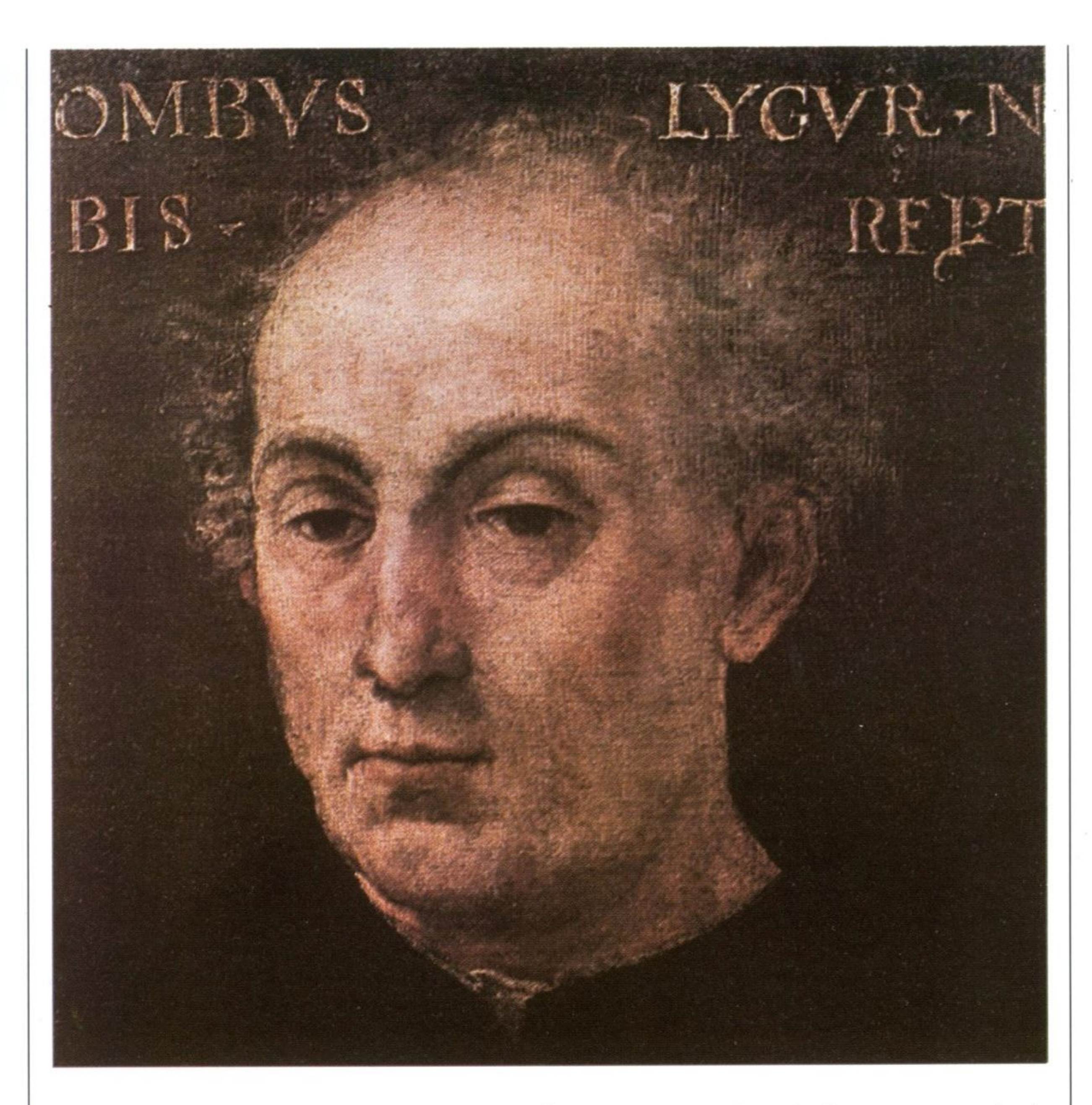
El proyecto descubridor

Aunque es muy poco lo que se sabe de la etapa portuguesa de Colón —casi diez años—, nadie duda que fue trascendental, pues allí gestó su magno proyecto de atravesar el Océano por la vía de poniente.

Cuentan los cronistas que escribían cuando don Cristóbal era ya almirante que éste llegó a las costas del sur de Portugal —Lagos— después de un durísimo combate naval que tuvo lugar el 13 de agosto de 1476, cerca del cabo de San Vicente. Incendiado su barco, logró salvar la vida echándose al agua y nadando hasta la costa con la ayuda de un remo. Repuesto en Lagos del suceso, marchó después a Lisboa, donde empezó a rehacer vida y hacienda. Y a tenor de la actividad comercial desarrollada durante los años siguientes, bien que logró *acreditarse y restaurarse.* En 1477, viajaría hasta Inglaterra e Islandia, y en el 78 desarrolló gran actividad entre Lisboa y el archipiélago de Madera. Su casamiento con la noble portuguesa Felipa Moniz le ayudó a moverse como *vecino y cuasi natural de Portugal.*

Entre los años 1477 y 1480, años en que Colón realizó frecuentes viajes a las islas Madera, Azores y Canarias, algo trascendental le sucedió a nuestro mercader-navegante afincado en Portugal; algo repentino e insospechado que él califica de *milagro evidentísimo: Me abrió Nuestro Señor el entendimiento con mano palpable a que era hacedero navegar de aquí a las Indias, y me abrió la voluntad para la ejecución de ello. Y con este fuego vine a Vuestras Altezas.*

Los defensores del predescubrimiento de América sostienen que ese algo trascendental, repentino y milagroso que le sucede a Colón en cualquier momento de estos años fue que alguien, con conocimiento de lo que



Retrato de Cristóbal Colón (anónimo, colección Orchi, Como)

decía, le informó de la existencia de unas tierras al otro lado del Océano. Tal información aportaba detalles bastante ajustados sobre algunas islas y sus naturales, sobre ciertos parajes y, especialmente, sobre distancias. Ese alguien fue, según unos, un piloto portugués o castellano que al regresar de Guinea se vio impulsado por alguna tormenta hasta las Antillas. Tras un tiempo allí, regresó, encontróse con Colón, le informó y murió. Según otra teoría, la información colombina procede no de un europeo sino de algún grupo indígena que en un desplazamiento por las Antillas se vio obligado a desviarse Océano adentro hasta encontrarse con Colón. Ambas teorías coinciden en señalar que tal encuentro debió producirse a bastantes leguas al Oeste de las Canarias, Azores o Madera, en una zona que por aquel entonces frecuentaba nuestro mercader.

Aceptado esto, adquieren pleno sentido las palabras colombinas citadas anteriormente. Nuestro Señor le abre el entendimiento con mano palpable, es decir, le hace conocer algo que alcanza la categoría de *milagro evidentísimo.* Ese algo repentino es que se puede navegar hasta las Indias. Y no solamente se lo hace comprender, sino que, acto seguido, le *abre la voluntad para la ejecución dello,* le da lo necesario para llevarlo a la práctica. Y fue tanto que esa idea se convirtió en *fuego* dentro de él. El Cristóbal Colón mesiánico, fuertemente convencido de ser el ele-

gido de la Providencia, el instrumento divino para llevar a cabo la empresa de las Indias empieza ahora. Con este secreto en su magín y Dios a su favor, nada ni nadie le hará desistir.

Para un hombre que de práctica marinera andaba muy cumplido, mas no así de saber teórico, su mayor dificultad sería cómo articular un proyecto descubridor que rompía con la ciencia de su tiempo y, acto seguido, cómo defenderlo ante expertos. Tenía que demostrar su viabilidad para que algún príncipe lo respaldara con dinero y con hombres. Y hubo de hacerlo primero ante los portugueses, los más avanzados en este campo, y ante los castellanos después que no iban muy a la zaga. Unos y otros dictaminaron siempre en su contra.

Metido con urgencia en un aprendizaje acelerado, Colón maneja durante estos años principalmente tres obras o fuentes: la *Historia Rerum Ubique Gestarum,* de Eneas Silvio Piccolomini; la *Imago Mundi,* de Pierre d'Ailly; y la *Correspondencia y Mapa* que en 1474 envía Toscanelli al rey de Portugal a través de su amigo el canónigo lisboeta Fernando Martins.

Del sabio florentino Toscanelli recoge Colón las referencias que aporta, siguiendo a Marco Polo, sobre el Cipango, isla distante del continente 1.500 millas o 375 leguas, y también de la tierra firme asiática dominada por el Gran Jan (Catay, Mangi y Ciamba). Sin embargo, no está de acuerdo con las medidas que asigna al Océano: casi el doble que las que asigna Colón. Por lo tanto, en este punto capital, Colón sabe que está equivocado. De ahí que el proyecto colombino sea parecido al de Toscanelli, pero no igual. Los portugueses, tras estudiar la información del sabio florentino, la rechazaron y archivaron.

Los otros autores, sobre todo d'Ailly, brindan al futuro descubridor algunos detalles del máximo interés: las dimensiones del Océano deben reducirse; y, de creer al pseudo profeta Esdrás, ocupa tan sólo una séptima parte, por lo que será perfectamente navegable. Esto sí que le interesa. Como igualmente le agrada leer todo lo que cuenta sobre los lugares bíblicos (Paraíso Terrenal, Tarsis, Ofir, Reino de Saba, etcétera), sobre las amazonas, etcétera. Tras el triunfo de 1492, Colón, con la autoridad que le da sentirse instrumento divino, situará sobre el mapa de América —que para él es lo más extremo del Oriente— cada una de estas cosas.

Para estar preparado ante cualquier comisión de expertos, hace mediciones por su cuenta. Va y viene de Guinea, y en sus comprobaciones sobre los cálculos de un grado terrestre coincide con Alfragano: 56 millas y 2/3. Por tanto, la circunferencia del Ecuador sería de 20.400 millas o 5.100 leguas (1 legua = 4 millas). Precisión casi absoluta en el sabio árabe: unos 40.000 kilómetros para la circunferencia del Ecuador, porque utiliza la milla árabe, de casi 2.000 metros. Sin embargo, Colón achica la esfera terrestre y da al Ecuador una medida de unos 30.000 kilómetros, es decir, 1/4 menor, porque está manejando la milla itálica (casi 1.500 metros).

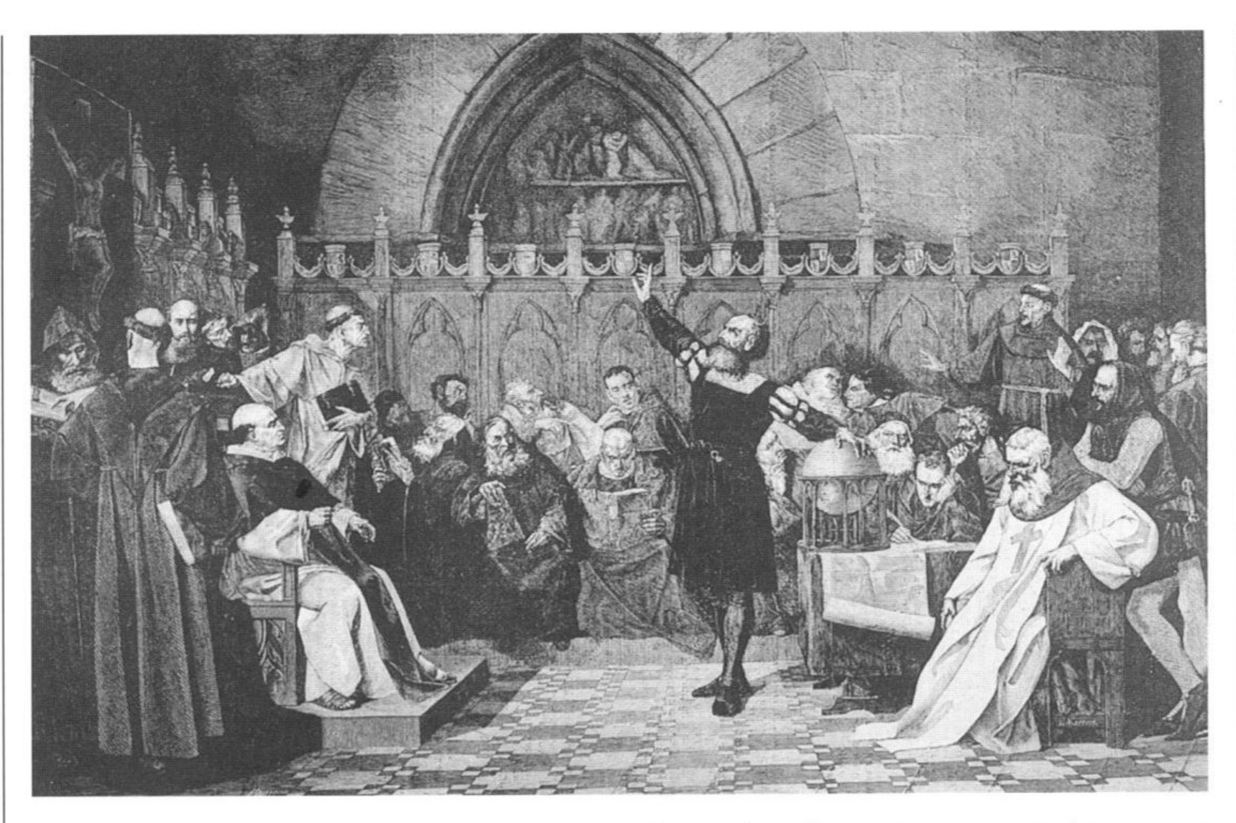
Cuando tuvo que defender este proyecto ante los portugueses (1483-84), éstos se lo rechazaron. De mediciones y de cálculos reales, lo mismo que sobre Toscanelli, ellos sabían mucho más que Colón. No les aportaba nada nuevo y encima exigía mucho. Así que Colón tenía que buscar otro príncipe que le respaldara.

Castilla y las Capitulaciones de Santa Fe

Con mucho en contra, pero sin faltarle tenacidad y fe en sí mismo, llegó a Castilla a principios de 1485. *Siete años estuve yo en su real corte, que a cuantos se habló de esta empresa todos a una dijeron que era burla.* No todos, habría que matizar.

Tras ser recibido por los Reyes Católicos el 20 de enero de 1486, éstos nombraron una junta de expertos en la que hubo letrados, astrónomos, cosmógrafos, astrólogos y navegantes con el fin de valorar el proyecto descubridor del extranjero. Sucedió que, también aquí, al igual que en Portugal, la ciencia se mostró contraria.

El futuro descubridor *se esforzaba* —dice Las Casas— *dando razones y autoridades para convencer a los oyentes, aunque callando las más urgentes.* Proclamaba lo que todo el mundo sabía, e incluso discrepaba de algunas autoridades casi intocables, sin que él aportara razones de peso, sus razones ocul-



Colón expone sus teorías ante el Consejo de Salamanca, alguno de cuyos miembros llegaron a burlarse de él (por Merino, *La Ilustración Española y Americana*)

tas. *Le volaron la palabra una y otra vez, y todos concordaban que era imposible ser verdad lo que el Almirante decía.* Entiéndase: todos los expertos, porque otros que no eran tales, pero sí muy influyentes, creían a este extranjero y lo apoyaron.

Soledad, angustia y mucha necesidad fueron notas características de su vida entre los decisivos años de 1487-88. La indecisión de los reyes, pendientes de la evolución que seguía la guerra granadina, le retuvo largas temporadas entre Córdoba y Sevilla. En Córdoba alivió su soledad uniéndose a Beatriz Enríquez de Arana, una joven de humilde procedencia que el 15 de agosto de 1488 fue madre de Hernando Colón.

De Portugal le llegaba la inquietud: una carta del rey vecino, toda cortesía y amabilidad, le transmitía el interés regio por entrevistarse con él. Meses después el mundo se enteraba de la hazaña de Bartolomé Díaz doblando el cabo de Buena Esperanza.

Y entre espera y espera, la necesidad que acuciaba. Para sobrevivir tuvo que dedicarse a trabajar con sus manos, a su saber y buen ingenio pintando *cartas de marear* o portulanos que vendía a los navegantes, y a *mercader de libros de estampa,* es decir, libros de imprenta.

La esperanza que le mantenía no era la voz de la ciencia, sino el apoyo de sus amigos. Los mayores y más constantes benefactores del genovés fueron frailes con influencia ante los reyes. El franciscano fray Antonio de Marchena, buen astrólogo, y el dominico fray Diego de Deza, maestro del príncipe don Juan y confesor del rey, destacaron desde un principio por su apoyo incondicional. Se sospecha que Colón les pudo contar cuanto sabía, sin trabas de ninguna clase, bajo secreto de confesión.

Otro franciscano de La Rábida y dicen que confesor de la reina, fray Juan Pérez, fue decisivo durante los años 1491-92. Tras retener a Colón en La Rábida cuando éste se disponía a abandonar España en busca de otro príncipe, visitó a la reina y la convenció para que mandase reconsiderar el plan colombino.

Además de religiosos, también apoyaron al futuro descubridor algunos poderosos cortesanos como Luis de Santángel, Juan Cabrero o Gabriel Sánchez, aragoneses ellos y muy activos en los últimos momentos de la negociación.

En suma, habló la ciencia, dijo cuanto tenía que decir —en contra siempre,

por supuesto— sobre las *imaginaciones* colombinas, y de nada sirvió. Al final, fueron los reyes, especialmente el monarca aragonés, los que con una decisión exclusivamente personal y saltándose ciencias y saberes establecidos, apostaron por la aventura oceánica.

De igual manera se resolvió en aquella hora final otro de los escollos que había estado flotando desde un principio, y que Las Casas nos relata así: *Hacía más difícil la aceptación de este negocio lo mucho que Cristóbal Colón, en remuneración de sus trabajos y servicios e industria, pedía.* Era el precio que Colón ponía al Descubrimiento. Y, muy a pesar de los monarcas, se aceptó. Al documento —contrato— donde quedan bien claras las condiciones a que se obligan ambas partes —Corona y Colón— se le conoce como *Capitulaciones de Santa Fe.* Fueron firmadas el 17 de abril de 1492, después de una cuidadosa elaboración encargada al secretario aragonés Juan de Coloma y al religioso fray Juan Pérez, en representación respectivamente de los reyes y de Colón.

El documento tiene dos partes: un preámbulo que afecta al descubridor y, en segundo lugar, los cinco puntos siguientes referidos a los reyes. El preámbulo ha dado mucho que hablar porque es curioso por demás. Dice así: *«Vuestras Altezas dan e otorgan a don Cristóbal Colón en alguna satisfacción de lo que* ha descubierto *en las Mares Océanas y del viaje que agora, con el ayuda de Dios ha de fazer por ellas en servicio de Vuestras Altezas, son las que se siguen.»*

Se destaca el *ha descubierto* porque no es un error en lugar de *ha de descubrir* como algunos habían creído. Los que aceptan el predescubrimiento consideran que ésta es una prueba documental contundente. La explicación correcta de este término, y por tanto del preámbulo, era que Colón se atribuía descubrimientos y navegaciones por el Océano anteriores a 1492. Como fue el primero (cristiano) que lo navegó y descubrió podía tomar posesión de él y reservárselo. Sin embargo, al no poder dominarlo por falta de recursos, busca unos reyes que lo respalden. Una vez encontrados (Reyes Católicos), les transfiere a ellos la posesión o señorío y ellos, a partir de ese momento, pasan a ser señores de las mares océanas y, por lo tanto, pueden corresponder dándole lo siguiente:

1.º El oficio de almirante de la mar océana en todo lo que se descubra o gane. Este oficio será vitalicio y hereditario, equiparando en todo a sus titulares con el almirante mayor de Castilla, don Alfonso Enríquez.

2.º Los oficios de virrey y gobernador en todo lo que él descubra o gane. No se habla de hereditariedad. Para cubrir los cargos, se le reconoce el derecho a proponer terna a los reyes para que éstos escojan.

3.º La décima parte de todas las ganancias que se obtengan dentro de su almirantazgo.

4.º Este capítulo nunca se cumplió, pues estaba condicionado a los precedentes castellanos y aquí no se dieron. Colón pretendía resolver personalmente o a través de sus representantes todos los pleitos derivados del tráfico con las nuevas tierras.

5.º El derecho a contribuir, si así lo deseare, con la octava



La Virgen de Colón. Representa al navegante arrodillado ante la Virgen, protegido por san Cristóbal y, al fondo, la catedral de Santo Domingo en construcción. Para numerosos especialistas en Colón, este podría ser el auténtico retrato del almirante

parte de los gastos de cualquier armada, recibiendo a cambio la octava parte de los beneficios.

Pocos días más tarde (30 de marzo) recibiría otro documento (éste no era contrato, sino merced, y por tanto revocable) por el que se daba carácter hereditario a los oficios de virrey y gobernador. También se le concedía el tratamiento de *don* (privilegio sólo de nobles muy relevantes). Resueltas las compensaciones que llamamos privilegios colombinos, sonó la hora de descubrir.

El gran viaje

El 12 de mayo de 1492 dejó Granada y se dirigió a la villa de Palos a preparar la flota descubridora. Una vez allí, lo que se presumía operación rápida tardó más de dos meses en quedar a punto, con el fantasma del fracaso flotando de nuevo.

El presupuesto total de la armada supuso unos dos millones de maravedís. De ellos, costeó la Corona algo más de la mitad (1.140 000), siendo repartido el resto entre la villa de Palos y Colón. A éste se lo debió prestar algún mercader amigo.

Sobre las *embarcaciones,* los reyes habían ordenado a las autoridades de los puertos de la zona poner a disposición de Colón tres carabelas. Al final serían dos carabelas *(Pinta* y *Niña*) y una nao *(Santa María).*

La contribución extraordinaria de la villa de Palos, responsabilizándose de las carabelas *Pinta* y *Niña* tenía su origen en una deuda pendiente que dicha villa había contraído con la Corona por causa de alguna desobediencia pasada. Tal acto de rebeldía —que desconocemos— fue sentenciado por el Consejo Real, condenando a los paleños a poner a punto y a su costa dos carabelas que servirían a sus altezas durante dos meses. Ahora habia llegado la ocasión para hacer cumplir aquella sentencia, y así lo ordenaron.

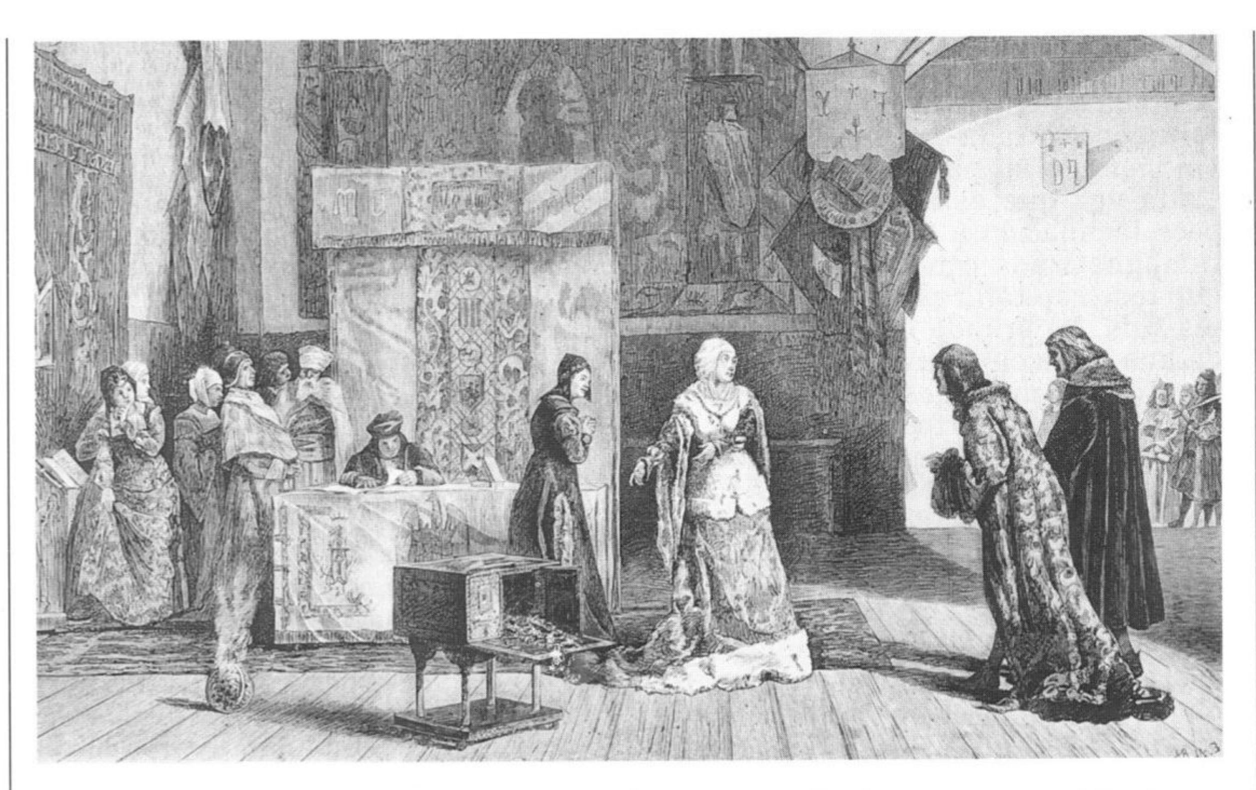
La carabela *Pinta,* la más rápida de las tres, fue preparada en los astilleros de Palos. Pertenecía a un tal Cristóbal Quintero, quien participó en el viaje como simple marinero, lo cual resulta muy extraño para ser él el propietario. La mandaría Martín Alonso Pinzón. Desplazaba alrededor de 100 toneladas.

La *Niña* procedía de los astilleros de Moguer. Su propietario era Juan Niño, que en este viaje irá de maestre. Será su capitán Vicente Yáñez Pinzón. También se la conocía con el nombre de *Santa Clara,* aunque predominaba la denominación popular. Su capacidad de carga era similar a la de la *Pinta.*

La tercera nave del descubrimiento no era carabela, sino nao y se llamaba *Santa María,* conocida también por *la Gallega.* Mayor que las otras, más lenta y pesada, era propiedad del célebre marino y cartógrafo Juan de la Cosa, vecino entonces del Puerto de Santa María, quien llevó el cargo de maestre de su navío. La tripulación que la servía era toda o casi toda del Norte. La mandaría Colón y desplazaba aproximadamente 150 toneladas. Fue la única que no regresó del primer viaje, al encallar en la costa Norte de la isla Española en la Navidad de 1492.

El reclutamiento de la tripulación fue una dura prueba para el capitán de la flota. Durante un mes anduvo vagando por las plazas y puertos y sólo se le apuntaron *los del crimen,* es decir, cuatro condenados a muerte —y no más— que por tradición podían sacar de prisión los almirantes de Castilla para que participaran en una armada. En este caso, los reyes concedieron el mismo privilegio a Colón, ordenado por medio de una carta de seguro suspender las causas criminales hasta dos meses después de finalizado el viaje. A excepción de estos cuatro, todos los demás huían de su compañía; nadie se fiaba de él; tenía fama de soñador; se le conocía en tierra, pero no en la mar, y hablaba de atravesar el Océano.

Mientras esto sucedía, uno de los más prestigiosos hombres de mar de toda la zona —Martín Alonso Pinzón— estaba ausente de la villa por causa de un viaje comercial a Roma. A su regreso entró en contacto con el genovés; se entusiasmó con el proyecto; lo apoyó y, acto seguido, convenció a sus hermanos, parientes y amigos para que se enrolasen. Con el respaldo de *los Pinzones,* los aproximadamente 90 hombres que formaban la flota descubridora estuvieron pronto a punto. El 2 de agosto de 1492 Cristóbal Colón mandó embarcar a toda su gente. *Y otro día, viernes* —dice Las Casas— *que se contaron tres días del dicho mes de agosto, antes que el sol saliese con media hora, hizo soltar las velas y salió del puerto y*



Isabel la Católica cede sus joyas para la empresa colombina (dibujo de Muñoz Degrain, *La Ilustración Española y Americana*)

barra que se dice de Saltes, porque así se llama aquel río de Palos.

¡Rumbo a las Canarias! fue la primera orden del capitán de la flota, antes de abordar el Océano en dirección al Oeste. En el trayecto, un pequeño contratiempo: la rotura del timón de la *Pinta* (6 de agosto) puso de manifiesto la pericia de Martín Alonso Pinzón, quien con no poco esfuerzo logró arribar a Gran Canaria el día 9. Durante más de veinte días se trabajó intensamente en arreglar el timón roto y transformar su vela latina en vela cuadrada.

El 2 de septiembre los tres navíos tenían todo a punto. Cargaron agua, leña, carnes y todo lo necesario, quedando el 6 de septiembre sólo a la espera del viento. Dos días después, con el alisio ventando ya a favor, Colón marcó claramente el rumbo: *tomó su vía y camino al Oeste,* ciñéndose cuanto le fue posible a la latitud del paralelo de las Canarias. Mantendría dicho rumbo inalterable hasta el 6 de octubre en que se vio forzado a modificarlo un poco (sudoeste cuarta del Oeste) a causa del malestar existente en el seno de la armada.

Hagamos un pequeño paréntesis antes de abordar las incidencias del viaje para imaginarnos a Colón exultante porque se hallaba en su ambiente, en el mar, y llevando a cabo el sueño que le había venido obsesionando desde hacía catorce años —dice él mismo—. Lo podemos imaginar o mejor lo sabemos tan seguro de sí mismo como intranquila iba la marinería. Sus palabras de serenidad y confianza no se harían esperar. Pero interesa más observarlo en su camarote y conocer algo sobre la forma que tiene de navegar.

Lo normal en esta época era navegar *a la estima,* es decir, anotar el rumbo y fijar su posición en unas cartas de marear o mapas marítimos (portulanos) dibujados sobre pergamino. Estas cartas, que no tenían en cuenta las graduaciones de longitud y latitud, reflejaban con bastante precisión los accidentes geográficos (por ejemplo, las costas de Europa y Africa), y partiendo de ellos un navegante marcaba la ruta estimada a seguir. Utilizando la brújula y, a veces, el cuadrante, debía encontrarse la latitud adecuada y mantenerse en ella. Cuando recorría costas nuevas, tomaba la latitud en tierra y la reflejaba en el mapa para que en lo sucesivo otros pudieran estimar su ruta con exactitud. Un buen piloto, mezcla de experiencia y sentido de la orientación, era capaz de estimar su rumbo con una precisión sorprendente. No solía equivocarse más de un 5 por 100 en travesías largas, salvo que sufriera alguna tormenta y se despistara.

La brújula era pieza insustituible. Consistía en una aguja magnética, depositada en una caja rectangular (bitácora) y asegurada en cubierta, que volvía siempre su punta hacia el Norte. Cada vez que esta aguja mostraba poca inclinación a *buscar el norte* era remagnetizada con una piedra imán que todo capitán cuidaba como su propia vida. La brújula llevaba incorporada una placa circular con la rosa de los vientos (32 divididos en vientos, medios vientos y cuartas).

En cuanto al cálculo de la velocidad de un navío a finales de siglo XV, parece ser que los pilotos lo hacían a ojo observando la estela que dejaba el barco, las algas que flotaban inmóviles en el agua o la costa.

Echar punto o *cartear* era una de las operaciones más minuciosas para un piloto. Conocidos el rumbo seguido y la distancia recorrida, los pilotos podían marcar el punto a que habían llegado sobre la carta de navegar. Esta operación exigía manejar regla y compás.

Como navegante precavido, Colón acostumbró a usar con frecuencia la sonda, imprescindible al aproximarse a tierra o en aguas que creía poco profundas.

La *ampolleta* o reloj de arena era el único instrumento para medir el tiempo en el barco. El tiempo que tardaba la arena en caer era de treinta minutos, y un grumete se encargaba de darle la vuelta.

Colón sabía usar el cuadrante y alguna vez lo utilizó. Servía para hallar la latitud. Se trata de un cuarto de círculo de madera dura que a través de unos pínulos enfilaba los astros y con una plomada marcaba los grados.

Por el contrario, no manejó el astrolabio ni la ballestilla, y se equivocó con frecuencia al utilizar tablas comunes de multiplicar y almanaques.

Con tan limitado y tosco instrumental náutico, estos hombres abordarán la carrera de las Indias.

Volvamos con la flota a punto de dejar Canarias. Cuenta Hernando Colón que su padre dio unas instrucciones a los otros capitanes señalándoles que el objetivo del viaje era llegar a Cipango y las tierras orientales de Asia, que no se inquietara nadie, pues él no esperaba encontrar tierra hasta pasadas 750 leguas de las Canarias, y advertía que, al llegar a las 700 leguas, no se navegase por la noche.

A pesar de tanta seguridad no abandonó su habitual cautela: llevaría dos cuentas sobre las distancias recorridas, una secreta o *verdadera* sólo para sí mismo, con el cálculo exacto de cuánto se navegaba; y otra pública o *falsa* en la que se contaría de menos *porque si el viaje fuera luengo no se espantase ni desmayase la gente.* No obstante, según los expertos de hoy y debido a la sobreestimación de la distancia, la cuenta *falsa* se acerca más a la verdad que la secreta.

El día 13, repetido después el 17 y el 30, Colón será el primer europeo en observar la declinación magnética de la tierra. Se da cuenta de que las agujas marcan siempre un punto invariable (norte magnético), mientras que la Estrella Polar (norte geográfico) se mueve en una especie de rotación diurna de aproximadamente dos grados alrededor del Polo. Mandó comprobarlo al alba, momento en que más se aproxima la Polar al norte magnético, y todos se tranquilizaron. Fue una demostración de sus dotes de observación.

El 16 de septiembre llegaron al mar del Sargazo, gigantesca acumulación de algas en medio del Océano. Para tranquilidad de todos echaron la sonda (40 brazas) y, naturalmente no podían encontrar fondo en una zona donde el Océano tiene profundidad de 2.400 brazas.

El 1 de octubre Colón empieza a preocuparse, y el 3 se da cuenta de que algo ha fallado con arreglo a sus cálculos iniciales. Las islas que pensaba encontrar a unas 750-800 leguas han debido quedar atrás. Sigue adelante.

El 6 de octubre toda la tripulación empieza a alarmarse. Los pilotos, por sus cuentas particulares, ya han recorrido más de 800 leguas (Colón, por la suya, lleva 966). Se reúnen los tres capitanes. Martín Alonso Pinzón propone cambiar de rumbo: suroeste cuarta del Oeste, por ver de encontrar la isla del Cipango. Colón no accede, la cree ya muy atrás. Pinzón acepta y se sigue.

Llegada la noche del 6 al 7, se produce el primer motín del viaje, que protagonizan los marineros de la *Santa María*. Ante el peligro, Colón pide apoyo a *los Pinzones*, que se ponen de su lado y amenazan a los amotinados. Calmados los ánimos, Colón acepta cambiar el rumbo que horas antes había propuesto Martín Alonso: suroeste, cuarta del Oeste.

LOS VIAJES DE COLON

Primer viaje
Segundo viaje
Tercer viaje
Cuarto viaje

Palos
Sanlúcar de Barrameda
Cádiz
CANARIAS
MADEIRA
AZORES
CABO VERDE
BERMUDAS
LUCAYAS
BAHAMAS
San Salvador
CUBA
JAMAICA
Navidad
Isabela
ESPAÑOLA
Santo Domingo
San Juan Bautista (Puerto Rico)
Santa Cruz
Antigua
Guadalupe
Dominica
Martinica
Barbados
San Vicente
Granada
Margarita
Bocas del Dragón
Boca de la Sierpe
Río Orinoco
Río Amazonas
San Juan Evangelista
Bonaca
Golfo de los Mosquitos
Pta. Bastimentos
Mosquitos

Tres días después, la noche del 9 al 10, el malestar se generalizó a toda la armada, incluidos *los Pinzones*. Se percibía mucha tensión y hubo un ultimátum: navegarían en la misma dirección sólo tres días más; y si al cabo de ese tiempo no encontraban tierra regresarían. No fue menester cumplir el plazo porque dos días después hallaron por fin tierra. Sin embargo, entre Martín Alonso y Colón algo se quebró definitivamente y comenzó el enfrentamiento.

El descubrimiento del trópico

La noche del 11 al 12 de octubre, pasadas las dos de la madrugada, el marinero de la *Pinta,* un tal Juan Rodríguez Bermejo, más conocido por Rodrigo de Triana, lanzó el grito más ansiado por todos: *¡Tierra!* Esta vez no era una de tantas ilusiones deshechas con el paso de las horas. A cosa de dos leguas surgía del Océano una isleta plana, del archipiélago de las Lucayas o Bahamas, a la que los nativos llamaban Guanahaní y Colón bautizaría poco después con el nombre de San Salvador. Con la flota puesta al pairo, esperaron la mañana.

Así que amaneció, el ya almirante de la Mar Océana —y en cuanto saltara a tierra también virrey y gobernador —buscó un lugar de la costa libre de arrecifes para desembarcar. Lo halló a sotavento de la isla Guanahaní (actual Watling Island), en la bahía Fernández o Long. Acto seguido, desembarcaron y tomaron posesión por Sus Altezas de la nueva tierra en medio del ceremonial que ningún descubridor olvidaba cumplir jamás. Esto hicieron *con pregón y bandera real extendida, y no me fue contradicho.*

Los que podían contradecir a tan *celestiales visitantes,* que por tales los consideraban los lucayos, *andan desnudos como su madre los parió, y también las mujeres, aunque no vi más de una harto moza, y todos los que yo vi eran todos mancebos... muy bien hechos, de muy hermosos cuerpos y muy buenas caras, los cabellos gruesos casi como de sedas de colas de caballos y cortos... y se pintan las caras dellos todo el cuerpo... Ellos no traen armas ni las conocen, porque les mostré espadas y las tomaban por el filo y se cortaban con ignorancia.*

Eran dos mundos, dos culturas y mentalidades encontrándose en Guanahaní y destapando al instante sus diferencias. Sin conciencia clara del valor del *mío* o *tuyo, todo tomaban y daban de aquello que tenían (algodón, papagayos, azagayas) de buena voluntad, mas me pareció que era gente muy pobre de todo.*

Colón es hombre contradictorio, sorprendente y se retrata a sí mismo tanto en el triunfo como en el fracaso. Las páginas de su *Diario* de a bordo que siguen al 12 de octubre son insustituibles. Gran observador, meticuloso en extremo, paciente en el relato de lo que ve o le cuentan, preocupado por el oro, obsesionado con el Cipango, es además un cantor del trópico, de la nueva tierra y el nuevo cielo que él, el muy magnífico don Cristóbal Colón, acaba de descubrir. Es su gran victoria y la canta como algo que le pertenece.

El trópico, pleno de verdor, frondosidad y colorido, aparecía tan diferente del viejo mundo *que era maravilla.* Arboles y huertas, peces y aves deslumbraban a todos. Era tal la diversidad de lo que estaban viendo que tenía que recurrir a imágenes o experiencias conocidas para que el lector se aproximase a su descripción. La frase comparativa *como en el mes de abril o mayo en Andalucía,* es repetida con frecuencia. Y aún así, aquella naturaleza ¡era tan disforme de la nuestra!

Por las Bahamas navega con la velocidad del que está de paso. Sus habitantes son gentes *muy pobres de todo.* Y él busca el Cipango y quiere llegar al Catay y entregar las cartas de los reyes al Gran Jan. De Guanahaní a Santa María de la Concepción, a Fernandina, a Isabela. Cada nueva isla descubierta le arranca elogios más encendidos. La última siempre supera a la anterior.

El 28 de octubre llegaba a Cuba, a la que bautizaría con el nombre de Juana en honor al príncipe don Juan. Cree que Cuba es el Catay y envía tierra adentro a una embajada con las cartas de los Reyes para el Gran Jan. El 6 de noviembre regresan sin encontrar rastro del fabuloso reino oriental. Han encontrado por los caminos, eso sí, mucha gente con un tizón en la mano; era el tabaco. Colón se desilusionó mucho con este fracaso.

El 21 de noviembre, Martín Alonso Pinzón se apartó de la flota, haciéndose ya definitivas las diferencias entre ambos capitanes. Permanecería separado hasta el 6 de enero.



Partida de Colón del puerto de Palos (detalle de un relieve de la puerta principal del Capitolio, Washington, grabado de *La Ilustración Española y Americana*)

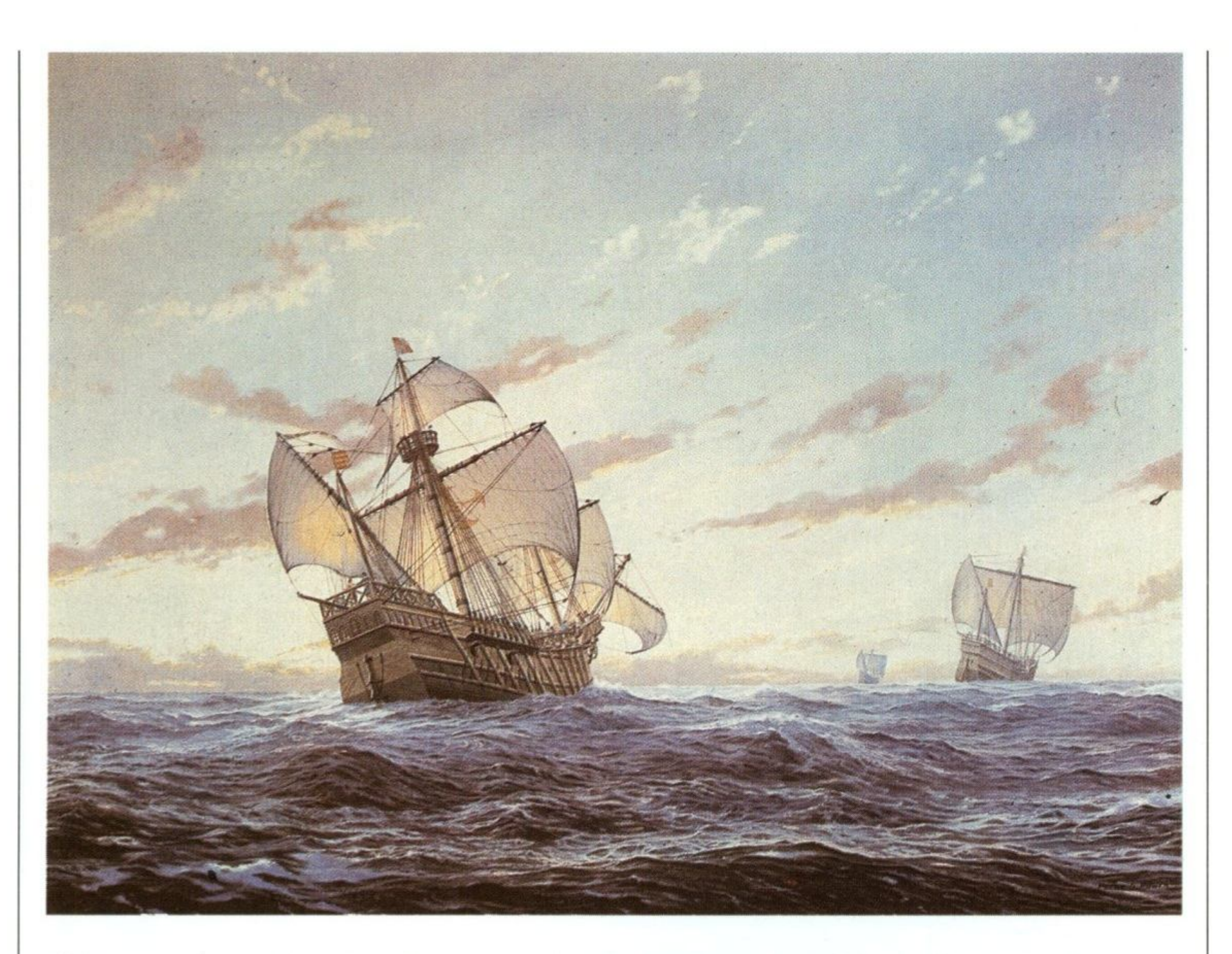
El 5 de diciembre, el almirante llegó al extremo más oriental de Cuba. Llamaría a ese cabo Alfa y Omega (punta de Maici) para indicar que era principio y fin del continente euroasiático.

Al día siguiente, tras navegar dieciocho leguas, divisó el extremo de la isla de Haití o Bohío, que en castellano se llamaría isla Española. Un reyezuelo o cacique del lugar —Guacanagarí— recibió a Colón con gran cortesía. Este, por su parte, dispensó a esa tierra y a sus gentes los mayores elogios; elogios que subieron de tono después de que el 24 de diciembre encallara la nao *Santa María*. Con la ayuda de Guacanagarí y su gente, lograron salvar todo su cargamento. *Conosció* (Colón) *que Nuestro Señor había hecho encallar allí la nao, porque hiciese allí asiento.*

Con los despojos de la *Santa María* se construyó el fuerte de La Navidad. Allí quedaron treinta y nueve españoles con víveres para más de un año, y de creer a Las Casas, a petición propia.

El 4 de enero de 1493 el almirante, tras recomendar a los españoles a Guacanagarí e instarles a que buscaran oro, zarpó con la carabela *Niña* en dirección Este. Cerca de allí encontró un monte muy singular, inconfundible, que llamó Monte Cristi, y que le permitiría orientarse a partir de esos momentos. Seguro y rotundo exclamará entonces:

Cipango estaba en aquella isla. Acababa de alcanzar la meta que se había marcado en este primer viaje. El Cipango no era, como había dicho Toscanelli, una isla, sino una región de La Española, la que los indios llamaban

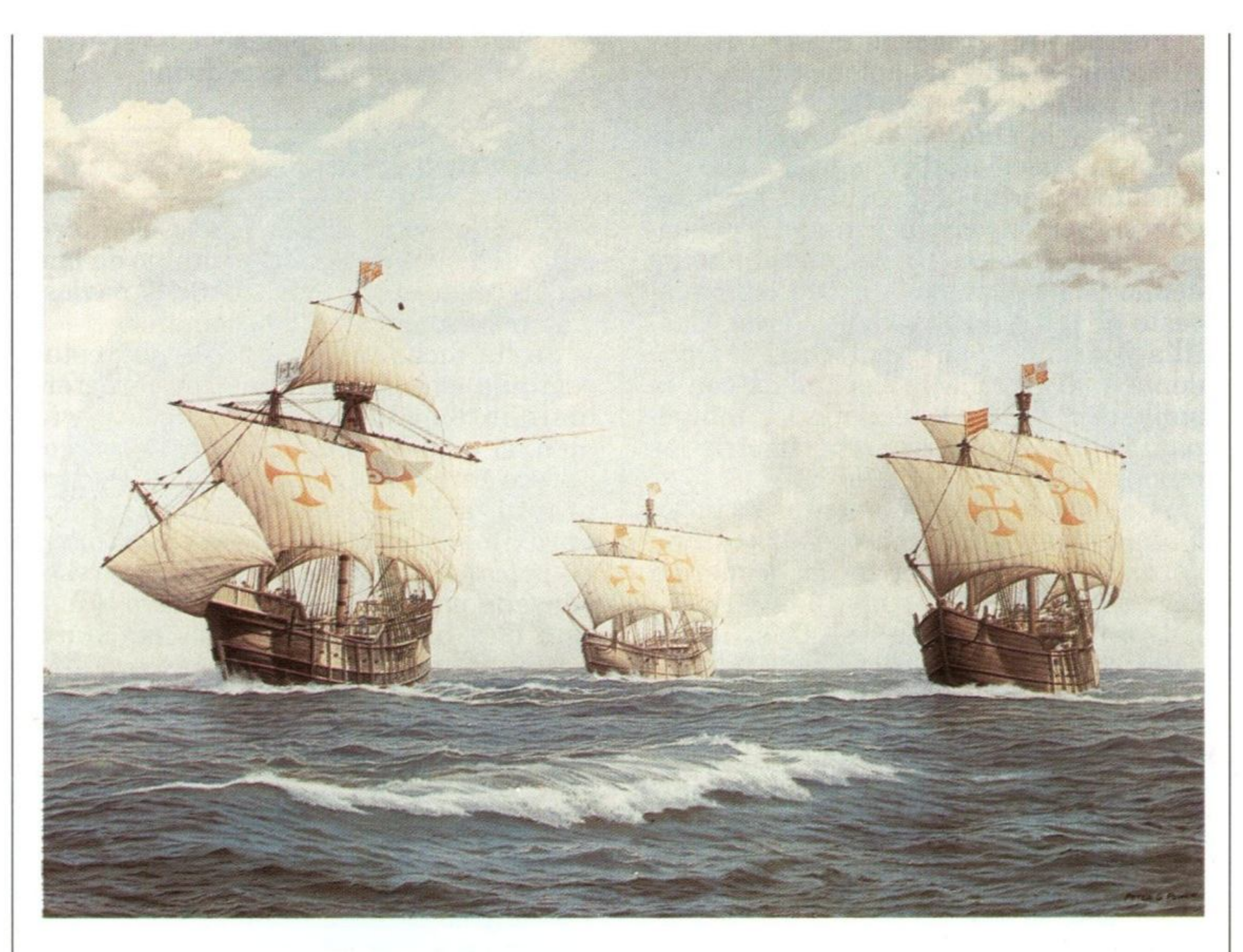


Cibao, y que estaba situada a pocas leguas tierra adentro de donde él estaba ahora. Hecho este descubrimiento, Cuba, dada su cercanía a La Española-Cipango, tenía que ser isla en lugar de tierra continental.

El 6 de enero regresaba Martín Alonso Pinzón de su escapada de cuarenta y cinco días lejos del almirante. Sus excusas de que fue por causa de los vientos no resolvieron las diferencias. Lo que hizo Colón fue *disimular por no dar lugar a las malas obras de Satanás que deseaba impedir aquel viaje como hasta entonces había hecho.*

El objetivo de este viaje estaba ya cumplido. No obstante, siguieron algunos días más costeando la isla Española. Llegaron hasta el golfo de las Flechas o Samaná, donde se produjo el primer enfrentamiento armado con los indios ciguayos; indios más aguerridos y que el almirante confundió con caribes, aunque no lo eran. El 16 de enero *por la mucha agua que hacían ambas carabelas* dio la orden de regresar a España. Y sin vacilar un instante señaló el rumbo: *nordeste cuarta del Este,* en busca de los vientos y corrientes del Oeste. Una vez alcanzados, a la altura del paralelo de las Azores, *mudó el camino y fue al Este.* Con esta decisión, Colón acababa de enseñar a la navegación a vela cuál era la ruta adecuada para regresar de América, al igual que primero había definido el camino de ida.

Hasta llegar a la cercanía de las Azores el viaje discurrió en la más absoluta normalidad. Sin embargo, entre el 12 y el 15 de febrero, en que arriban por fin al archipiélago portugués, sufrieron una espantosa tormenta que forzó a Martín Alonso a separarse del Almirante. Resuelto un pequeño incidente con las autoridades portuguesas de Azores el 24 de febrero la *Niña,* con el Almirante al mando, salió rumbo a España. Y de nuevo como para hacer más valioso el triunfo, otra tormenta, mayor si cabe que la de Azores, les tuvo a la muerte entre el 26 de febrero y el 4 de marzo. Se redobla su angustia *agora que estaba a la puerta de casa,* hacen nuevas promesas de peregrinación a santuarios marianos, igual que en la anterior tormenta y, al fin, el 4 de marzo divisaron la roca de Sintra y la desembocadura del río de Lisboa adonde determinó entrar porque no podía hacer otra cosa. A Martín Alonso Pinzón, la tormenta le obligó a recalar en Bayona de Galicia.



Dos cuadros sobre el viaje del Descubrimiento: *El desconocido océano* y *El viaje perfecto* (presentado por el pintor Peter G. Power con ocasión del V Centenario)

En Portugal, el Almirante se entrevistó con el rey Juan II por expreso deseo de éste. Le informó y discutió con él sobre el viaje, lo que gustó bien poco a los Reyes Católicos cuando se enteraron. Cumplimentó a la reina y el 13 de marzo abandonaba el estuario del Tajo. A mediodía del día 15 entraba triunfal en Palos. Pocas horas después lo hacía también Martín Alonso Pinzón. Pero éste llegaba enfermo, y a los pocos días murió.

Consecuencias del primer viaje

El primer impacto que ante el mundo produjo el éxito colombino fue el de sorpresa. Así como los descubrimientos africanos, cuando sucedieron, estaban ya más o menos anunciados, incluso en la cartografía, lo que en 1493 pregona Colón que ha descubierto nadie lo esperaba.

Además de hallar tierras desconocidas, Colón hace otros dos descubrimientos capitales en el campo de la navegación a vela: señala la mejor ruta marítima para ir desde Europa a América del Norte; e igualmente descubre la mejor ruta de regreso; fruto todo ello de su gran conocimiento de las corrientes y vientos oceánicos.

Otra consecuencia inmediata del Descubrimiento fue el intento, por parte de los Reyes Católicos, de asegurar aquellas tierras y mares para Castilla lo más exclusivamente posible. Lograrán esto en gran parte a través de las *Bulas Alejandrinas* y del *Tratado de Tordesillas.*

A las pretensiones de Juan II de Portugal de que lo descubierto por Colón en 1492 pertenecía a Portugal, respondieron los Reyes Católicos dando orden a sus embajadores ante el Vaticano para conseguir del papa Alejandro VI que reconociera por medio de unas bulas (*Bulas Alejandrinas*) el derecho de los monarcas castellanos a los descubrimientos sobre las Indias. Con este procedimiento de recurrir al arbitraje papal no se hacía sino repetir lo hecho por Portugal años antes, cuando consiguiera la exclusiva sobre los mares y tierras africanos al sur de las Canarias.

Por medio de estas cuatro Bulas Alejandrinas de donación y demarcación (dos *Inter Caetera,* la *Eximiae devotionis* y la *Dudum siquidem*) se concedía la posesión de todas las tierras descubiertas y por descubrir, siempre que no perteneciesen a ningún príncipe cristiano, a partir del meridiano de demarcación que pasa a 100 leguas al oeste de las Azores y Cabo Verde. Castilla podría ocupar esas tierras al Occidente y al Sur hacia las Indias con la obligación de evangelizar a los indígenas. Portugal, por su parte, tendría los mismos derechos hacia el Este.

A partir de estos momentos se entablaba entre los dos reinos ibéricos una verdadera carrera por llegar primero a la India asiática. Portugal lo conseguiría pronto, mientras que Castilla se veía frenada en América.

En la misma tarea de definir las líneas de expansión castellano-portuguesa, pero esta vez mediando un acuerdo directo entre los dos reinos, está el *Tratado de Tordesillas* (1494). Entre sus cláusulas merecen destacarse las siguientes:

— Que el meridiano de demarcación se sitúe a 370 leguas al oeste de las islas de Cabo Verde (en lugar de las 100 leguas que se citaban en las *Bulas*), de manera que todos los descubrimientos desde esa línea hacia el Este correspondan a Portugal), y hacia el Oeste a Castilla.

— Que cada reino se limite a explorar su zona correspondiente. Y si casualmente uno de ellos descubriera algo que corresponda a la zona del contrario, deberá cederlo acto seguido.

— Que en un plazo de diez meses se nombre una comisión de expertos de ambos países que recorra la línea divisoria para establecer la frontera de lo que corresponde a cada uno.

— Que los castellanos podrán navegar libremente por la zona portuguesa para dirigirse a su demarcación.

El mejor fruto logrado en Tordesillas fue el aquietamiento de los pueblos de España y Portugal. Sin desgastarse entre sí, con mucho mar que navegar y las Indias por meta, culminaron en pocos años la etapa descubridora más portentosa que ha vivido la Humanidad.

Después de encontrarse el Almirante con los reyes en Barcelona y de recibir de ellos, como agradecidos príncipes, toda clase de honores y privilegios, se organizó con toda rapidez y sin reparar en medios la segunda expedición.

El segundo viaje

El 25 de septiembre de 1493, Colón zarpaba de la bahía de Cádiz camino de las Indias conduciendo una flota de 17 navíos y aproximadamente 1.200 hombres.

Se ha dicho muchas veces que esta segunda expedición tiene un carácter eminentemente colonizador. Ahora bien, si se desgranan cifras y datos no parece tan claro que fuera así. Por lo pronto, del total de la gente (1.200) aproximadamente 800 eran *hombres de pelea.* Semejante fuerza no parece pensada para dominar al pacífico taíno sino más bien para defender aquellas tierras de posibles ambiciones extranjeras, léase portuguesas. Igualmente, formaban parte de la expedición bastantes *oficiales de mano* con vistas a construir alguna fortaleza y lugar de asentamiento fijo. Labradores fueron tan sólo 20 y no muy bien equipados. En este viaje se llevaron ya simientes y ejemplares de ganadería mayor y menor para comprobar cómo se adaptaban a la nueva tierra.

Desde Cádiz la flota se dirigió a las Canarias. Ultimó detalles, cargó simientes y ganado y atravesó el Océano siguiendo rumbo oeste, cuarta del suroeste, es decir, por una latitud más al sur que en el primer viaje. A los veintiún días (del 13 de octubre al 3 de noviembre) —todo un récord— divisó la isla Deseada, acaso la que deseó encontrar en el primer viaje, distante de las Canarias 750 leguas, como anunció un año antes, y formando parte de un paraje que denominó *la entrada de las Indias.*

Recorre las islas Dominica, Marigalante (donde tomó posesión solemne de la tierra), Guadalupe, el difícil trayecto de las Once Mil Vírgenes, por donde navegaba como por camino conocido. Divisa y fondea en la isla que los indios llamaban Borinquén y que él bautizará San Juan Bautista. De allí a la isla Española. Recorre su costa norte hasta Monte Cristi, para llegar el 28 de noviembre de 1493 al puerto y fuerte de la Navidad.

Mal empezaba esta segunda expedición, pues aquellos treinta y nueve españoles dejados allí no hacía un año habían muerto todos. Un cacique de tierra adentro —Caonabó— había sido



Colón muestra las nuevas tierras a sus marineros (anverso de una medalla acuñada con ocasión del IV Centenario del Descubrimiento)

el causante, decían. Cierta sospecha de complicidad salpicaba a Guacanagarí. Por otra parte, también los españoles debieron dar motivo para la venganza taína. El Almirante no castigó a nadie; disimuló como pudo y dirigió la flota unas leguas más al este, donde fundó la villa de La Isabela, el primer asiento español en el Nuevo Mundo. El 6 de enero de 1494 celebraron todos solemnemente la fundación.

El clima del trópico, la falta de adaptación, la escasez de alimentos y el régimen de trabajo impuesto por el Almirante provocaron que la gente enfermase y muchos muriesen. Acostumbrarse a la tierra, al clima y a los alimentos provocará situaciones semejantes a ésta en otras ocasiones, sobre todo cuando la flota sea muy numerosa y se llegue a tierra nueva.

Para comprobar la riqueza aurífera del Cibao —su Cipango— Colón organizó una expedición tierra adentro, hacia esa región pedregosa donde años después se localizarían y explotarían ricas minas de oro. Sin embargo, en esta ocasión quedó muy defraudado. Ni la riqueza ni las gentes se correspondían con lo que la literatura había contado del Cipango. A finales de marzo de 1494 dejaba este menester en manos de otros, mientras él se ocupaba en navegar.

En busca del Catay y otros descubrimientos

A finales de 1493, a poco de llegar a la isla Española la flota colombina, el

Almirante envió una carabela a costear la isla. Mes y medio después tenía ya datos suficientes sobre la forma y posición, que transmitiría al instante a los reyes. Al mismo tiempo mandó cinco navíos en busca de la tierra firme meridional. Debieron recorrer buena parte de las costas de Colombia y Venezuela y llegar a Cumaná y al criadero de perlas de Cubagua y Margarita. A esta tierra firme, el Almirante la desligaba de la asiática considerándola una *terra incognita*.

El 24 de abril de 1494, al mando de tres navíos, se dirigió hacia el oeste en pos de la costa sur de Cuba. Descubre Jamaica, a la que llama Santiago. Luego, regresa a Cuba y empieza a tener dudas sobre si es isla o continente. En el primer viaje, después de recorrer 107 leguas de la costa norte, dijo que era la tierra firme del Gran Jan. Más tarde, al situar el Cipango en la Española, la consideró isla, dada su cercanía. Ahora después de recorrer 335 leguas de costa nota similitud con el Catay de Toscanelli y resuelve el problema como él solía hacerlo a veces: de manera solemne y ante escribano. El 12 de junio de 1494, el escribano de La Isabela, Fernán Pérez de Luna, por mandado de Colón elabora un documento, certificando don Cristóbal que Cuba era el Catay. Dijo más: que si alguien tenía dudas las expresara en aquel momento y él se lo certificaría. Hecho lo cual, les hizo firmar a todos un compromiso de no desdecirse en el futuro bajo pena de 10.000 maravedís, corte de lengua y 100 azotes.

El 13 de junio iniciaba el regreso a La Isabela. Siguió la costa sur de Jamaica y continuó por la de La Española, donde, a la altura de la desembocadura del Jaina, quiso identificar —y así lo dijo— unos montes todos de oro y la mina de Ofir de Salomón. Años después, en esa zona se descubrirían las minas de oro de San Cristóbal.

Cuando se decidía a abordar las islas de los caribes para capturar esclavos que llevar a España para vender, enfermó y fue trasladado a La Isabela, a donde llegó el 29 de septiembre de 1494. Una vez recuperado, las buenas noticias se alternaban con las malas en la colonia. Como positiva, mucho le alegró el alma ver a su hermano Bartolomé, persona muy unida al Almirante. Enérgico, buen marino, el éxito del descubridor le había sorprendido en la corte de Francia, gestionándole apoyos. Había llegado a La Isabela el 24 de junio.

Como noticias preocupantes, cabía reseñar las primeras deserciones de la colonia: fray Boyl y mosén Pedro Margarit, dos personas influyentes que canalizaban la crítica tanto de las riquezas indianas como del gobierno un tanto despótico de los Colón.

Aunque el descubrimiento oficial del continente de América del Sur se hizo en el tercer viaje (1498), parece probado ya que entre noviembre de 1494 y el 14 de enero de 1495 Colón navegase hacia esa tierra, pero no se lo comunicó a los reyes. Fue un secreto que le costó muy caro.

Tras la firma del Tratado de Tordesillas, Colón fue informado porque interesaba su parecer sobre el desplazamienteo acordado de la línea de demarcación. Aunque fue siempre contrario a cualquier línea que no fuera la de 100 leguas, para comprobar si perjudicaba o no los intereses castellanos, el Almirante se puso de nuevo a navegar. Con cuatro navíos recién llegados a La Isabela zarpó en dirección a las costas de Venezuela —Paria—. Le acompañaban Peralonso Niño y, posiblemente, Américo Vespucio. Después de recorrer parte de la costa hasta las cercanías del Amazonas en que la tierra toma dirección sur y parece ser el extremo más oriental, regresó, no sin antes confirmar la riqueza perlífera de las islas Cubagua-Margarita. No rescató perlas en esta ocasión porque pensaba asociarse con algún mercader y llevar a cabo una explotación en regla. La serie de imprevistos que siguieron (pérdida de navíos, malestar político en La Española) truncó el proyecto. Al final Peralonso Niño, en 1499, rescataría las perlas por su cuenta, y Colón perdió toda credibilidad ante los reyes cuando éstos se enteraron. Regresó a La Española por las islas de los Caníbales.

El desprestigio de las Indias

El segundo viaje colombino significó una doble ruptura de convivencia: a) la producida entre españoles y b) la que afecta al entendimiento entre españoles e indígenas.

En lo que se refiere a los españoles, se desatan graves enfrentamientos entre la autoridad de los Colón, intransi-



Colón toma posesión del Nuevo Continente (detalle de un cuadro por Dióscoro Teófilo de la Puebla)

gente, monopolizadora de riquezas y actividades y la que reclama el castellano de respeto a la iniciativa personal y a poder compartir riquezas e indios. A tal punto llegó el malestar que a finales de 1495, el grito más escuchado entre españoles era: *Así Dios me lleve a Castilla.* Las ya citadas deserciones de fray Boyl y mosén Pedro Margarit, importantes autoridades, religiosa una y militar la otra, son buen exponente. Por la parte del enfrentamiento entre españoles e indígenas, sublevaciones, guerras y esclavización fueron las notas características. La necesidad constante de recurrir al indígena para sobrevivir o enriquecerse abonó el malestar, la revuelta y el enfrentamiento armado, que se saldaron con el inicio de un comercio de esclavos con destino al mercado de la Península

y un sistema de tributos por cabeza. Pero el asunto era delicado porque los reyes no pensaban lo mismo que su Almirante.

A Castilla iban llegando cada vez más desengañados de las Indias, hombres que ponían en duda la riqueza real de aquellas tierras y, sobre todo, la capacidad de gobierno del Almirante y sus hermanos. Para contrarrestar tan dañina propaganda, Colón decidió regresar a la corte. En dos carabelas abarrotadas de gente (225 cristianos y 30 indios) y después de una travesía larguísima (desde el 20 de abril al 11 de junio de 1496) arribaron a Cádiz con los cuerpos gastados por el hambre y el sufrimiento. El Almirante, nadie sabe bien por qué, llegaba vestido con sayal de fraile franciscano. A finales de octubre estaba en Burgos, residencia de la corte. Hubo de pasar más de año y medio hasta que de nuevo se hiciera a la mar.

El tercer viaje

La estancia del Almirante en Castilla entre el segundo y el tercer viaje fue una mezcla de luces y sombras. A pesar de que las nuevas tierras estaban en baja, los reyes redoblaron su generosidad para con él y su familia. Se le confirmaron privilegios y honores; le dieron otros nuevos y allá donde el Almirante mostraba dudas o suspicacias los Reyes Católicos satisficieron sus pretensiones. Lo único que inquietaba al Almirante era la lentitud con que se preparaba la nueva armada, reflejo, al cabo, de la guerra abierta entre Colón y los oficiales que dirigían el negocio indiano en Sevilla. Tanta desesperación llegó a acumular pensando en las necesidades de la isla Española que le hicieron —dice— *aborrecer la vida*. Y tanta culpa atribuyó a los encargados de poner a punto todo (Fonseca y su grupo) que, al momento de embarcar, teniendo cerca a un tal Jimeno de Briviesca, criado de Fonseca, *arrebátalo el Almirante y dale muchas coces o remesones, por manera que lo trató mal*. De esta manera tan gráfica se manifestaba el carácter sanguíneo e irritable de Colón.

Ocho navíos componían la tercera armada colombina, con un total de 226 tripulantes conocidos (falta por saber los que iban en el último de los ocho navíos fletados). Hubo reducción de presupuesto y problemas de abastecimiento. Y para cubrir la falta de voluntarios se dio poder a Colón para que embarcara a cuantos delincuentes necesitara; a pesar de que esta disposición se ha criticado mucho, tan sólo hay constancia de que pasaran diez *homicianos,* de los cuales cuatro eran gitanos (dos mujeres y dos hombres). Del resto de la gente destacan hombres de armas, pensando quizá en las guerras contra los indígenas o en revueltas de españoles. Y pasaron pocos labradores.

Los dos primeros navíos enviados como avanzadilla de socorro partieron en febrero de 1498. El resto dejaría Sanlúcar de Barrameda el 30 de mayo, en dirección a las Canarias. Aquí, el Almirante dividió la flota, enviando tres navíos directamente a las Indias y quedándose él con los tres restantes para ir a descubrir. La finalidad de este viaje será hacer oficial descubrimiento de aquella tierra firme que descubriera ya en 1494-95. No llevaba intérpretes indios, ni objetos para rescatar, ni gente que le hubiera acompañado en el anterior descubrimiento.

El 21 de junio de 1498 zarpó de La Gomera con rumbo a Cabo Verde. El 4 de julio dejó el archipiélago portugués para atravesar el Océano siguiendo una latitud más al sur que en anteriores navegaciones. Días después (13 de julio) penetraron en una zona de calmas, con el inmenso riesgo que ello significaba para un velero: *el trigo ardía como fuego, los tocinos y carne salada se asaban y podrecían. Duróle aqueste ardor y fuego ocho días.* El alisio le rescató de aquella trampa y le condujo hasta la isla de Trinidad. Consta que en este viaje Colón sufrió un ataque de gota.

Desde Trinidad siguió al golfo de Paria y allí se desbordó el *profeta* Colón. Sorprendido por el ruido que producían las aguas casi dulces de ese golfo al chocar con las saladas del mar, impresionado por la vegetación y clima paradisíacos, maravillado por la buena disposición de tan pacíficas gentes hacia el cristiano, su conclusión no se hizo esperar: *Grandes indicios son éstos del Paraíso Terrenal, porque sitio es conforme a la opinión de estos santos e sacros teólogos.* Tales autoridades medievales situaban el Paraíso en el lejano, lejanísimo Oriente, y él en esos



Los Reyes Católicos reciben a Colón tras su regreso de América (reverso de la medalla del IV Centenario del Descubrimiento)

momentos creía pisar el extremo más extremo de Asia. Decían también que de la fuente del Paraíso manaban cuatro ríos principales (Ganges, Tigris, Eufrates y Nilo); y Colón, en llegando al golfo de Paria, observa una masa de agua dulce que penetra en el mar 48 leguas; tan gigantescos aportes fluviales ¿de dónde si no iban a proceder?

En relación con el Paraíso, Colón elabora una teoría cosmográfica de la Tierra. El globo terráqueo no era propiamente una esfera regular, sino que los dos hemisferios en que se dividía eran distintos: semiesférico el occidental e irregular, con forma de pera, el oriental. Esta zona tendría un vértice o pezón situado debajo de la línea equinoccial. Y en dicho vértice o lugar prominente situaba don Cristóbal el Paraíso. Al mismo tiempo, sus dotes observadoras registran que esa tierra firme debe ser grandísima, a juzgar por los ríos que allí vierten sus aguas.

El 13 de agosto dejaba el golfo de Paria para dirigirse a La Española. En su camino divisó la isla por él llamada Margarita, y llegó a Santo Domingo el 20 de agosto.

El fracaso de Colón

Santo Domingo era la nueva capital de la isla Española, fundada por Bartolomé Colón en 1496, tras el abandono de La Isabela. Lo que se encontró el Almirante después de casi dos años de ausencia era una isla con una sublevación en marcha. Dos bandos estaban enfrentados abiertamente desde mediados de 1497: el que seguía a Barto-



lomé Colón y el que capitaneaba Francisco Roldán, un jiennense que había ocupado la alcaldía de La Isabela primero, y después la alcaldía mayor de la isla. Ambas posturas representaban las dos concepciones de entender la colonización en marcha. Al grito de *¡Viva el rey!*, para dejar bien sentado que la revuelta iba dirigida contra los Colón, contra su monopolio y control de todo, y ofreciendo a los que le siguieran *medrar, mucho comer y mujeres,* trabajar poco o nada y libertad para hacer lo que quisieran, la sublevación se extendió. Para no verse solo, don Bartolomé ofreció a sus leales *muchas mercedes y dos esclavos a cada uno para su servicio.*

La llegada del virrey no cambió las cosas. Se descartó el uso de la fuerza porque *apenas había cuarenta de quienes fiarse.* Recurrió a darles facilidades para regresar a Castilla, pero les gustaba ya la tierra y su sistema de vida. Cedió en todo y no resolvió nada. El problema adquirió nuevas dimensiones cuando la protesta se trasladó a la corte y allí valoraron su trascendencia. En 1499 la sustitución del virrey-gobernador estaba ya decidida.

El 21 de mayo de 1499 los reyes firmaban el nombramiento de Francisco de Bobadilla como sustituto de Cristóbal Colón en sus cargos de virrey y gobernador. En cambio, el almirantazgo no lo perdió nunca. A nadie se le escapaba que el asunto era recio y extraordinariamente delicado. Tal vez por eso los monarcas tardaron un año en llevar a la práctica este nombramiento.

Se ha discutido mucho sobre si hubo o no razones sobradas para destituir al virrey. Todo hace pensar que las hubo y de peso ¿Cómo, si no, un cambio de actitud tan drástico por parte de los reyes cuando apenas hacía un año que le habían colmado de honores y mercedes? La rebelión roldanista se tuvo en cuenta, pero no fue la causa definitiva, ni mucho menos, ya que de haber habido culpables de desgobierno serían sus hermanos, que no él. Y todo sucedía cuando el Almirante acababa de comunicar a los reyes el descubrimiento de la tierra firme de América del Sur y el criadero de perlas de Margarita y Cubagua.

Recepción ofrecida en Barcelona por los Reyes Católicos a Colón a su regreso del primer viaje a América, en la que el Almirante les presentó a los nativos que había traído consigo, así como un muestrario de plantas y objetos diversos

Si es verdad lo que recoge Oviedo —y Colón nunca lo desmintió— que *había querido tener secreto el descubrimiento de las perlas, e que nunca lo escribió fasta que él sintió que en España se sabía,* el hecho era de extremada gravedad. Cuando esta noticia de las perlas llegó a la corte, allí estaba Peralonso Niño, conocedor del asunto y posible informante de los reyes, porque él había presenciado su verdadero descubrimiento en 1494-95. La honorabilidad del virrey entraba en quiebra.

El 23 de agosto de 1500, Bobadilla hacia su entrada en el puerto de Santo Domingo con dos carabelas. Cuentan que este personaje, tan mal tratado por la historiografía, obró al principio con mucha prudencia: dio a conocer los poderes que traía. Pagó sueldos atrasados. Comunicó a los Colón (Diego en Santo Domingo, Bartolomé en Jaraguá y Cristóbal en La Vega) el relevo que ordenaban los reyes. Y pudo comprobar que éstos, lejos de aceptarlo, protestaron de palabra y hasta hubo algún conato de resistencia armada. Hechos estos que explican la dureza posterior de Bobadilla y la consabida prisión y encadenamiento de los tres hermanos.

A primeros de octubre de 1500 regresaban cargados de cadenas. Mes y medio después llegaron a Cádiz. Enterados los reyes, repararon el entuerto de la prisión y los grillos. Dicen que Colón no escribió a los monarcas, pero a quién sí que lo hizo fue a la que había sido ama del príncipe don Juan, doña Juana de Torres, persona muy querida de la familia Colón y también de los reyes. Si pensaba en alguna intercesora ante Isabel y Fernando, pocas más eficaces que doña Juana. La corte, entonces en Granada, esperaba al gastado almirante de la Mar Océana.

El cuarto viaje. El fin

Granada fue un día —1492— testigo de triunfo, y hoy —1500— lo era de postración y amargura. Un año conviviendo en la corte, reclamando derechos, pidiendo ser restituido en cargos y oficios perdidos, adentrándose en el estudio de la profecía y sintiéndose más elegido de Dios que nunca.

A Colón se le restituyen algunos derechos económicos. Contempla cómo su enemigo Bobadilla es sustituido por Ovando, pero le corroe el alma comprobar que los monarcas no piensan reponerle en el cargo de gobernación. Le dolía igualmente ser testigo —sólo testigo— de la apertura de las rutas atlánticas a navegantes como Alonso de Hojeda, Peralonso Niño, Cristóbal Guerra, Vicente Yáñez Pinzón, Diego de Lepe, Vélez de Mendoza, etcétera. El Nuevo Mundo estaba abriéndose de par en par y el apellido Colón carecía de protagonismo. Vivía comprensiblemente inquieto.

El cuarto y último viaje de Colón a las Indias fue iniciativa de los reyes. Consta que el descubridor se hizo a la mar por complacerlos y no por gusto.

Lo que más le obsesionaba entonces era vigilar sus negocios y eso se ventilaba en la corte, no lejos.

Las prisas de los monarcas tenían su explicación en los éxitos portugueses. La expedición de Vasco de Gama (1497-99) había llegado a Calicut o Calcuta; y ese mismo navegante, en febrero de 1502, iba a dirigir otra expedición con destino al Oriente. Por lo tanto estaba en juego la carrera de La Especiería o Maluco.

Para convencer a Colón, los reyes prometieron cuanto hizo falta: si necesario fuere confirmar privilegios y mercedes de nuevo los confimarán y acrecentarán; a su hijo le repondrán de todo. Pero él —Colón— que no pierda tiempo en hacerse a la mar.

El objetivo final de este viaje largo o *alto viaje* era llegar a La Especiería o Maluco, adelantándose así a sus rivales portugueses. Otro objetivo sería comprobar si entre la tierra firme del norte y la del sur había un estrecho que comunicara la mar Océana con el mar Indico. Pensaba que existía un paso hacia Veragua (actual Centroamérica).

Cuatro navíos, desplazando en total 250 toneladas, y una tripulación de 150 hombres se hicieron a la mar en Cádiz el 11 de mayo de 1502. Acompañaban al Almirante su hermano Bartolomé, bien que contra su voluntad, y su hijo Hernando Colón, joven de trece años y cronista de este viaje. Desde Cádiz se dirigió a las Canarias. Tras cargar agua y leña en Maspalomas, siguió un rumbo muy parecido al del segundo viaje y atravesó el Océano en veintiún días, llegando a la entrada de las Indias el 15 de junio. Si hasta esos momentos fue todo a pedir de boca en adelante sucedió al contrario: pasa por ser el viaje más desdichado, el más accidentado e inútil de cuantos hizo el Almirante.

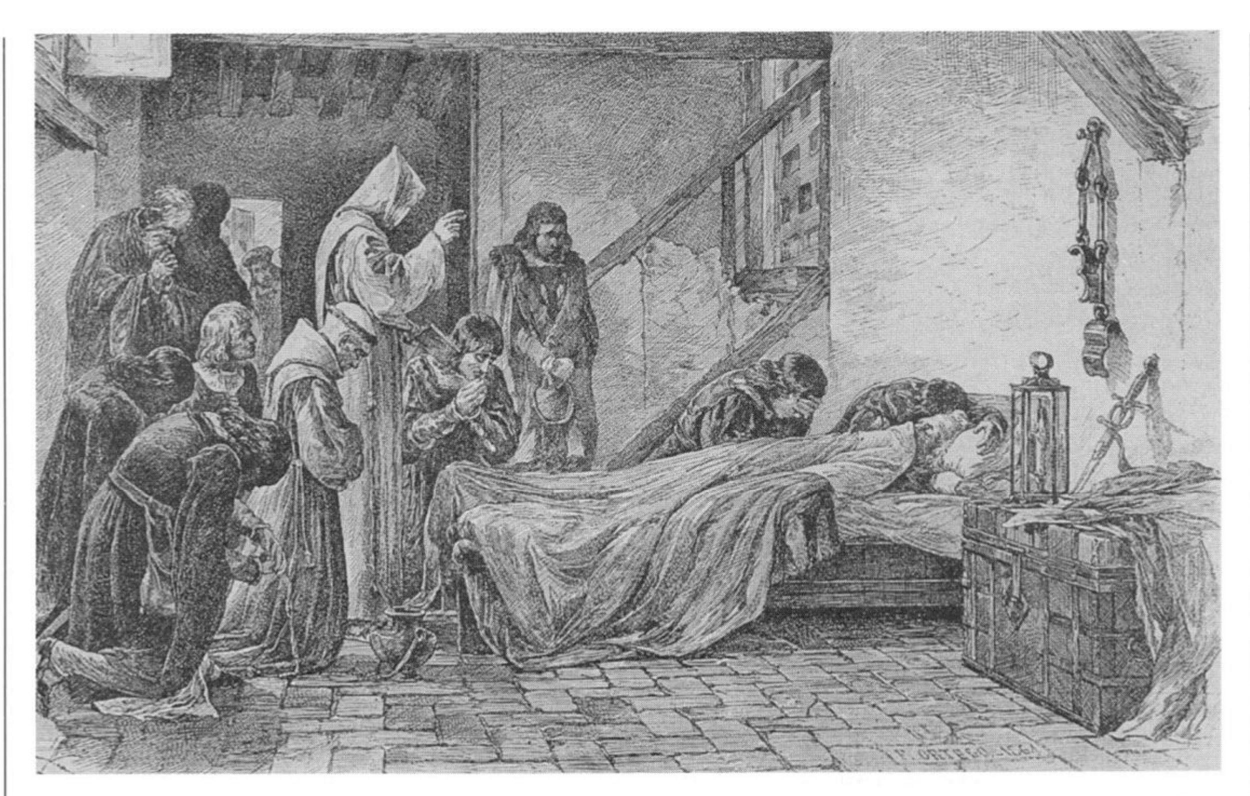
Llevaba orden de no hacer escala en Santo Domingo en el viaje de ida, pero ciertos problemas en uno de sus navíos le forzaron a ello. Quería cambiarlo por otro mejor. Además, su capacidad de observación le hacia presagiar un huracán y necesitaba puerto seguro para protegerse. Pidió autorización a Ovando advirtiéndole que prohibiese salir la flota a punto de zarpar para España. Pero se le negó y tuvo que refugiarse en un puerto cercano; salvó vida y barcos. Pero la flota de 28 ó 30 naves en que regresaba Bobadilla, y que no se quedó en el puerto, fue destrozada cerca del paso de la Mona. Más de 500 muertos —Bobadilla entre ellos— 24 ó 25 barcos destrozados o hundidos, tres o cuatro maltrechos y más de 100.000 castellanos de oro de la Real Hacienda perdidos. Sólo un navío, y de los peores, en que venían 4.000 pesos pertenecientes al Almirante, llegó sano y salvo a España.

La travesía por el Caribe, y a través de la mayor parte de la costa centroamericana recorrida, fue un sufrimiento continuado. Hasta el cabo de Honduras se siguió un trayecto poco aconsejable. Del cabo de Honduras al de Gracias a Dios (60 leguas de costa) emplearon casi un mes y medio de trombas de agua, relámpagos, mar embravecida. El 26 de noviembre en el puerto del Retrete, actual puerto de Escribanos, vieron los primeros caimanes. Recorrer la costa de Panamá le costó perder dos navíos. Todo estaba siendo un desastre: oro, poco o nada; indios, no tan pacíficos; especias, ninguna; el estrecho que buscaba no se advierte, y, para colmo, el Almirante sufre constantes ataques de gota. Conviene regresar.

El 1 de mayo de 1503 pone rumbo a La Española. Vientos y corrientes obligan a bordear la costa de Cuba y terminar en Jamaica, en la bahía de Santa Ana (13 de mayo). Allí, Colón mandó encallar los dos barcos y acondicionarlos para que sirvieran de estancia y defensa hasta ser rescatados.

Diego Méndez y Bartolomé Fiesco, por insinuación del Almirante, intentaron una empresa harto temeraria: navegar en dos canoas hasta la isla Española en busca de socorro. Culminaron la hazaña en el mes de julio de 1503, después de tres días de navegación y más de 100 millas recorridas. Sin embargo, el rescate definitivo se retrasaría un año más debido al proceder incomprensible del gobernador Ovando. Era como el colofón desdichado de un viaje nefasto.

Mientras tanto, en Jamaica el nerviosismo de una parte de la tripulación, capitaneada por los hermanos Porras, se tradujo en sublevaciones y enfrentamientos armados contra la autoridad colombina. *A las armas, con armas*, replicaron el adelantado don Bartolomé y sus seguidores, y vencieron.



***La muerte de Cristóbal Colón* (por Ortego, *La Ilustración Artística*)**

El indígena, por su parte, que había socorrido con víveres a los españoles, dejó de acudir. Y mal hubieran ido las cosas de no ser por el partido que el Almirante sacó al eclipse de luna sucedido el 29 de febrero de 1504.

El 28 de junio del mismo año dejaban todos Jamaica en un navío fletado por Méndez y que había conducido allí el criado del Almirante, Diego de Salcedo.

En Santo Domingo, Rodrigo de Bastidas, que había recorrido la costa centroamericana desde Colombia hasta donde había llegado el Almirante, le confirmó que no existía el estrecho que suponía y había estado buscando. Era la última gran frustración de este viaje.

El 12 de septiembre dejaba Santo Domingo en dos navíos, entrando en Sanlúcar de Barrameda el 7 de noviembre de 1504. Llegaba decepcionado por el fracaso e imposibilitado por los ataques de gota sufridos.

A partir de esos momentos, reponerse de su enfermedad, mover influencias, seguir a la Corte reclamando sus derechos y morir el 20 de mayo de 1506 en Valladolid fue lo que le quedaba por cumplir, no sin antes advertir a su heredero *que non piense, ni presuma de amenguar el dicho mayorazgo, salvo acrecentalle.* Genio y figura de un descubridor que rompió las ataduras del Océano y desveló un Nuevo Mundo como algo que sentía como propio.

Bibliografía

Colón, Cristóbal, *Diario de a bordo,* Crónicas de América, n.º 9, Historia 16, Madrid, 1985. Colón, Hernando, *Historia del Almirante,* Crónicas de América, n.º 1, Historia 16, Madrid, 1984. Ballesteros Beretta, A., *Cristóbal Colón y el descubrimiento de América,* T. IV y V de la *Historia de América y de los pueblos americanos,* Barcelona, 1945. Madariaga, S., *Vida del muy magnífico Señor don Cristóbal Colón,* Madrid, 1975. Manzano y Manzano, J., *Cristóbal Colón. Siete años decisivos de su vida, 1485-1492,* Cultura Hispánica, 1964; *Colón y su secreto,* Madrid, 1976. Morison, S. E., *El almirante de la Mar Oceana,* Buenos Aires, 1943. Pérez de Tudela y Bueso, J., *Las armadas de Indias y los orígenes de la política de colonización (1492-1505),* Madrid, 1956, *Mirabilis in atlis,* Madrid, 1983. Taviani, P. E., *Cristóbal Colón. Textos y documentos completos,* Alianza Editorial, Madrid, 1982. Gil, J. y Varela, C., *Cartas de particulares a Colón y relaciones coetáneas,* Alianza Editorial, Madrid, 1984. Arranz Márquez, Luis, *Cristóbal Colón,* col. Protagonistas de América, Historia 16, Madrid, 1986.

Es sabido que todo vehículo en movimiento acumula energía cinética, que está en función del peso y de la velocidad, de tal forma que si la velocidad se multiplica por dos, la energía cinética se multiplica por cuatro; si se multiplica por tres, la energía cinética lo hará por nueve, y así sucesivamente, porque es proporcional al cuadrado de la velocidad. Por consiguiente, cuanto mayor sea la velocidad, más energía cinética acumula el vehículo.

Para detener un vehículo será preciso eliminar esa energía cinética, lo que se consigue utilizando algún sistema de frenado. Pero si en lugar de eliminar esa energía cinética de manera suave y progresiva, el vehículo colisiona contra un árbol, un muro, o cualquier otro elemento fijo, esa energía se elimina en fracciones de segundo, y entonces la violencia del choque, la gravedad de las lesiones y los daños ocasionados dependerán sobre todo de la velocidad.





